

# Gesamtverkehrskonzept – Teil B

Gemeinde Glarus Nord

vom Gemeinderat am 6. September 2023 beschlossen

### **Auftraggeber**

Gemeinde Glarus Nord  
Bau und Umwelt  
Schulstrasse 2  
8867 Niederurnen

### **Auftragnehmer**

Schneiter Verkehrsplanung AG  
Aeugstenstrasse 5  
8755 Ennenda  
Marc Schneiter, Martin Reich, Nicole Grob

urbanista.ch AG  
Seestrasse 367  
8038 Zürich  
Thomas Hug, Marion Zängerle, Marion Villinger, Simon Eggimann

### **Begleitet durch**

Thomas Kistler, Agnes Heller, Nicola Roggo, Rolf Hunold, Marcel Züger, Gret Menzi, Elisabeth Schindler, Patrick Rossi

### **Berichtversion**

Version vom 10. Juli 2023

## Inhalt

1	Analyse .....	5
1.1	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung .....	5
1.2	Siedlungsentwicklung .....	5
1.3	Entwicklung der Verkehrsnetze, Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) .....	8
1.4	Pendlerströme .....	9
1.5	Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) .....	10
1.6	Wegzwecke und Weglängen .....	10
1.7	Verkehrserzeugung je Ortschaft .....	11
1.8	Reisezeiten .....	13
1.9	Öffentlicher Verkehr .....	14
1.10	Motorisierter Individualverkehr .....	17
1.11	Fussverkehr und Schulwege .....	20
1.12	Veloverkehr .....	20
1.13	Parkierung .....	21
1.14	Mobilitätsmanagement .....	22
1.15	Shared Mobility-Angebote .....	22
1.16	Elektromobilität .....	22
1.17	Tourismus und Naherholung .....	22
1.18	Reitrouten .....	23
1.19	Unfälle, Verkehrssicherheit .....	23
1.20	Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft .....	24
1.21	SWOT-Analyse .....	25
1.22	Qualitäten und Konflikte .....	26
1.23	Fazit, Handlungsbedarf .....	26
2	Mitwirkung .....	27
2.1	Onlineumfrage Gesamtbetrachtung Räumliche Dorfbilder - Leitbild .....	27
2.2	Velotouren/Standaktionen .....	27
2.3	Echoräume .....	27
2.4	Schriftliche Mitwirkung .....	27
3	Abkürzungen und Glossar .....	29
	Anhang .....	30
	Grundlagenliste .....	30
	Pläne A3 .....	31
	Ergänzende Unterlagen zur Analyse .....	32

Tabellenübersicht Massnahmen.....	44
Tabelle Strassenklassierung.....	45
Dokumentation Velotouren / Standaktion.....	46
Dokumentation Echoräume.....	47
Dokumentation schriftliche Mitwirkung.....	48
Dokumentation Schulwegsicherheit.....	49

# 1 Analyse

## 1.1 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung

Die Bevölkerung in den Ortschaften der Gemeinde Glarus Nord hat von rund 9'000 Personen im Jahr 1900 auf rund 15'800 Personen im Jahr 2000 zugenommen. Seit etwa 2008 hat das Bevölkerungswachstum deutlich angezogen. Auch die Anzahl der Arbeitsplätze, resp. der Beschäftigten nimmt zu, jedoch in geringerem Ausmass als die Wohnbevölkerung. Bis 2035 werden gemäss Kantonaalem Richtplan in Glarus Nord rund 21'600 Einwohner und bis 2045 rund 22'100 Einwohner prognostiziert. Die Anzahl der Beschäftigten soll von 7'094 im Jahr 2018 auf 8'150 im Jahr 2033 resp. 8'440 im Jahr 2043 zunehmen.

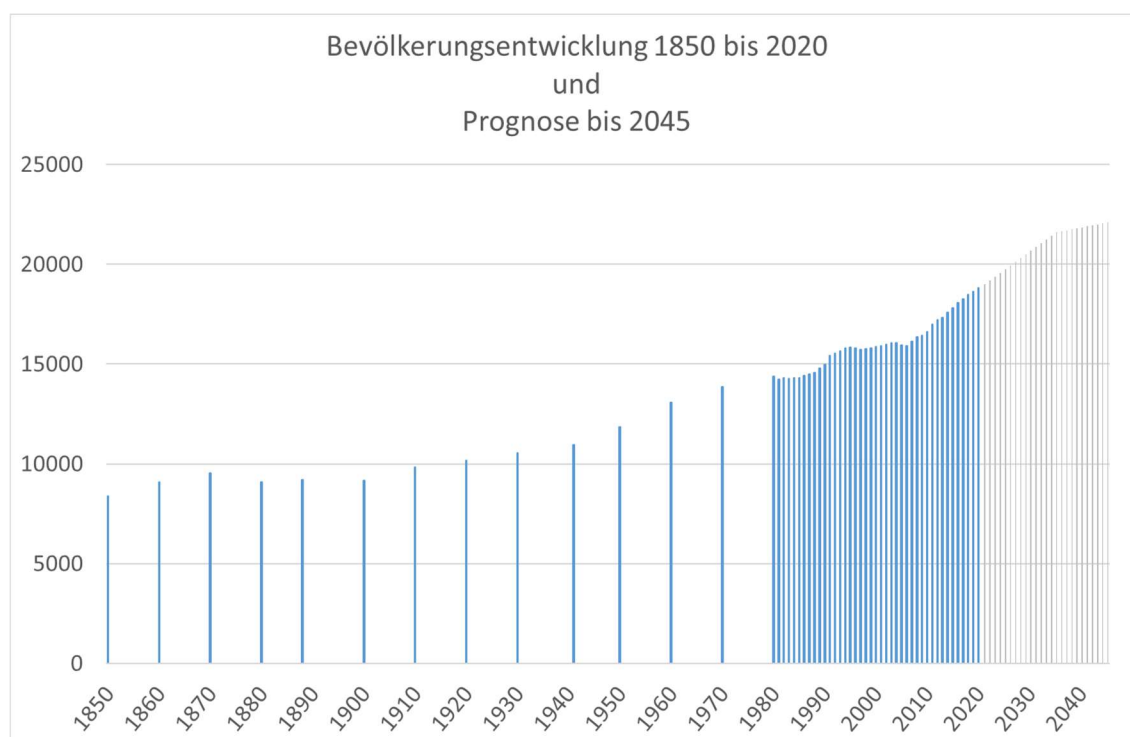


Abbildung 1: Entwicklung der ständigen Wohnbevölkerung von 1850 bis 2020 (Quellen: BFS, 1850 – 1980 Volkszählung, in den Daten 1850 bis 1880 fehlen die Ortschaften Filzbach und Obstalden, 1981-2010 Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP), ab 2011 Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP) sowie angestrebtes Bevölkerungswachstum gemäss Kantonaalem Richtplan (KRIP) bis in die Jahre 2035 resp. 2045.

## 1.2 Siedlungsentwicklung

Wichtige Meilensteine der Siedlungsentwicklung (Quellen: ISOS, Räumliche Dorfbilder, Glarner Industrieweg):

- Historische Kerndörfer entlang des Hangfusses auf Schuttkegeln sowie am Kerenzerberg
- 1815 bis 1870 Hauptphase der Industrialisierung, Gründung zahlreicher Unternehmen im Bereich der Textilindustrie, Bau von Fabrikbauten inkl. Arbeiterhäuser im durch die Linthkorrektur trockengelegten Talboden
- Siedlungsentwicklung zwischen den historischen Ortskernen und den neu angelegten Eisenbahn- und Strasseninfrastrukturen
- Ab den 1960er- und 1970er-Jahren: Siedlungswachstum in die Fläche, Einfamilienhausquartiere, autoorientierte Entwicklung während mehrerer Jahrzehnte, beispielsweise:
  - 1975 Eröffnung des Sportzentrum Glarner Unterland SGU, heute lintharena ag
  - 1995 Eröffnung Wiggispark Netstal
  - 2010: Eröffnung Fachmarkt Krumm Näfels

- Ab den 1980er-Jahren: Auffüllen der Lücken zwischen den Kerndörfern und den Siedlungserweiterungen, Siedlungsentwicklung nach innen, Freiflächen und grüne Gürtel innerhalb des Siedlungsgebietes verschwinden schrittweise

Die Siedlungsentwicklung spiegelt sich auch in der Gesetzgebung wider, beispielsweise:

- Ab 1970er Jahre: Einführung der ersten Bauordnungen mit Vorgaben zur Erstellung von Parkfeldern und Zonenplanungen
- 1987: Gesetz zur Förderung des öV
- 2011: Gemeindefusion, Beginn der Zusammenführung der raumplanerischen Instrumente
- 2023: Veloweggesetz

In Abbildung 2 ist die Siedlungsentwicklung im Jahr 1970 festgehalten. Weitere Zeitstände 1870, 1920 und 2020 sind im Anhang festgehalten oder unter [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch) verfügbar.

Für die nächste Planungsperiode lassen sich Entwicklungsgebiete, resp. Potenzialgebiete definieren (vgl. Abbildung 3):

- ESP Näfels-Mollis
- ESP Ziegelbrücke (Jennyareal)
- ESP Bilten (mind. Teilgebiete)
- Weitere ESP (Bilten, Eternit, Lintharena, Flugplatz, Biäsche)
- evtl. weitere Arbeitsplatzgebiete (Gebiet bei der Stichstrasse, Tiefenwinkel)
- Folgeplanungen (Masterplanungen, Überbauungspläne)

Gemäss NUP II bestehen zudem vor allem in den Dorfzonen Ebene, in den Wohnzonen Ebene sowie in den Zonen für höhere Bauten Verdichtungspotenziale.

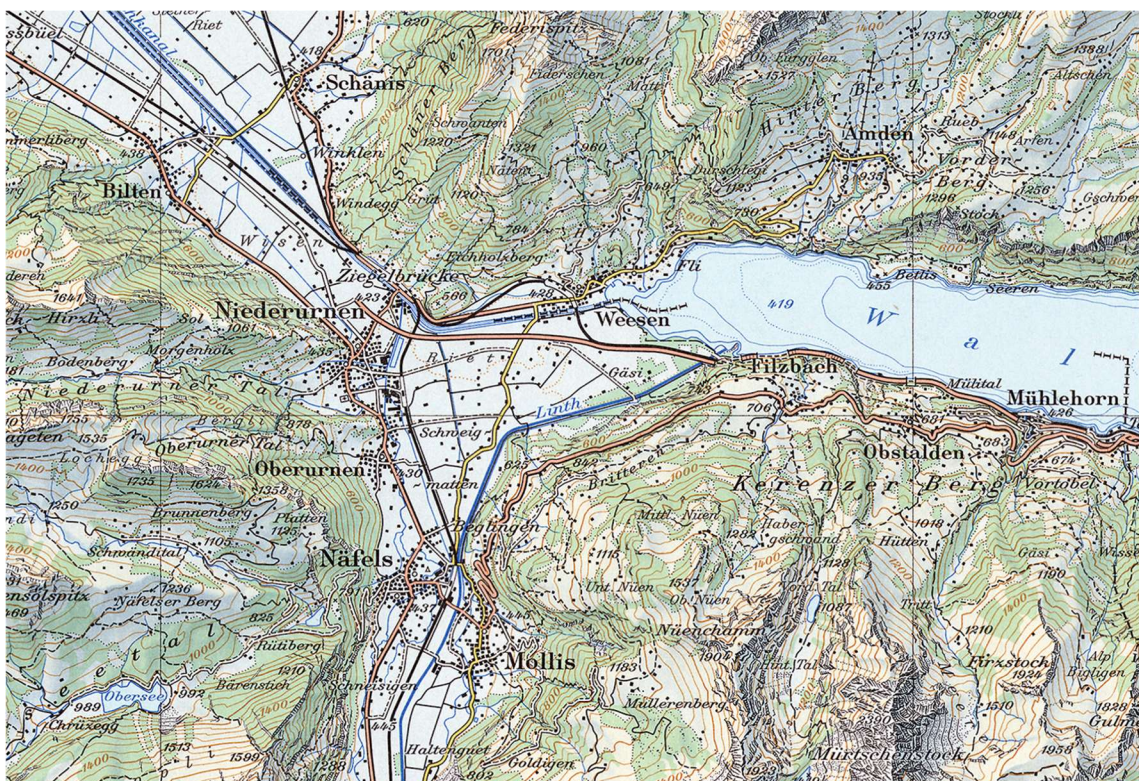


Abbildung 2: Ausschnitt LK 1:100'000, 1970.

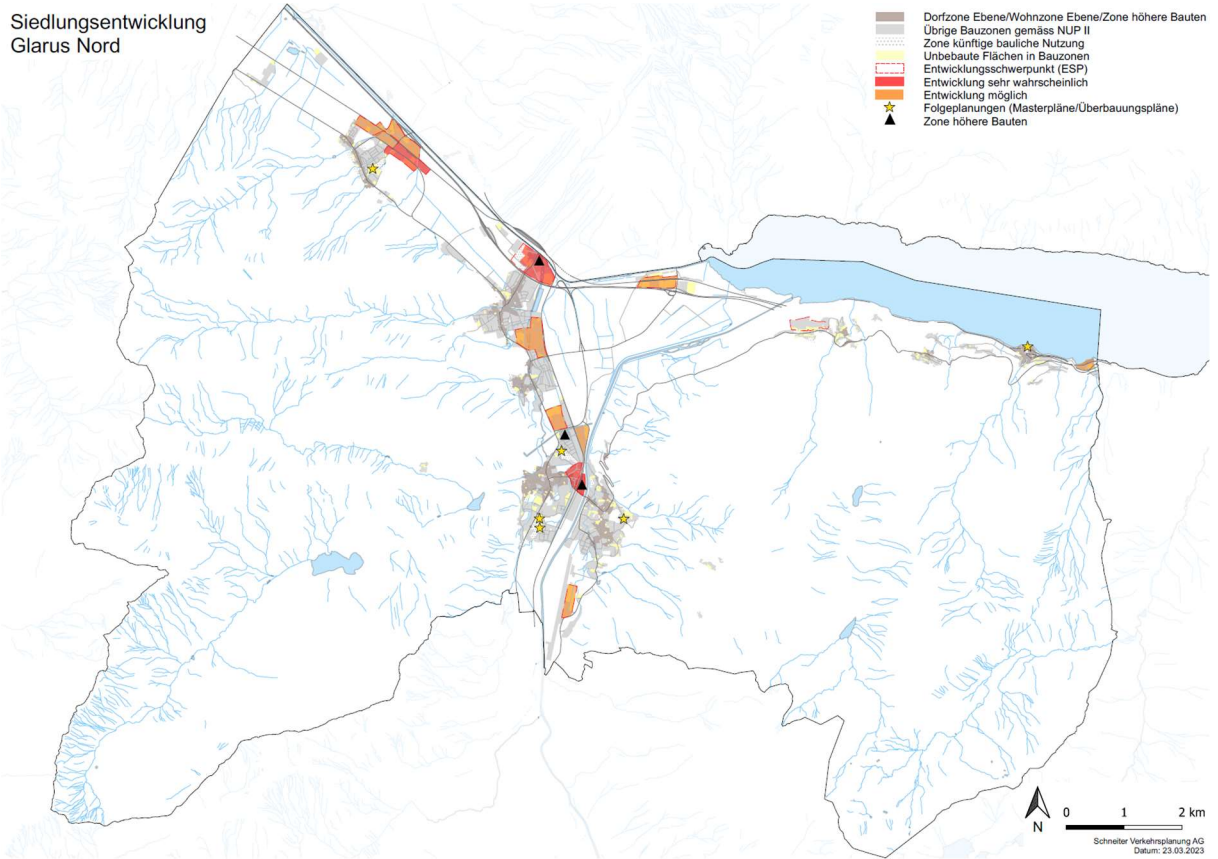


Abbildung 3: Gebiete mit Entwicklungspotenzialen bis 2037

### 1.3 Entwicklung der Verkehrsnetze, Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Wichtige Meilensteine in der Entwicklung der Verkehrsnetze (Quellen: IVS, Kantonsheft GL, 2007 und Kanton Glarus, Mobilitätskonzept 2006):

- 1807 – 1816: Bau des Linthkanals (wichtige Orte: Biäsche, Ziegelbrücke, Grynau)
- 1830er bis 1850er: Bau der Staatsstrassen
- 1859 Eröffnung der Eisenbahn Rapperswil-Weesen-Glarus/-Sargans
- 1875 Seebahnlinie Zürich-Ziegelbrücke-Näfels
- 1955 bis 1970: Kerenzerbergtunnel, mit neuer Linienführung Ziegelbrücke-Mühlehorn und Walenseestrasse
- Ab 1964: Bau der A3, Ausbau Abschnitt Walensee auf vier Spuren bis 1987
- 1983: Kantonales Radroutengesetz mit kantonaler Radroute Linthal-Bilten
- 2001: Einführung Buslinien im Glarner Unterland
- 2004: Einführung Glarner Sprinter (zweistündliches Angebot als Ergänzung zu Regionalzügen)
- 2014: Einführung S25 (Halbstundentakt bis Schwanden) und Tarifverbund Ostwind

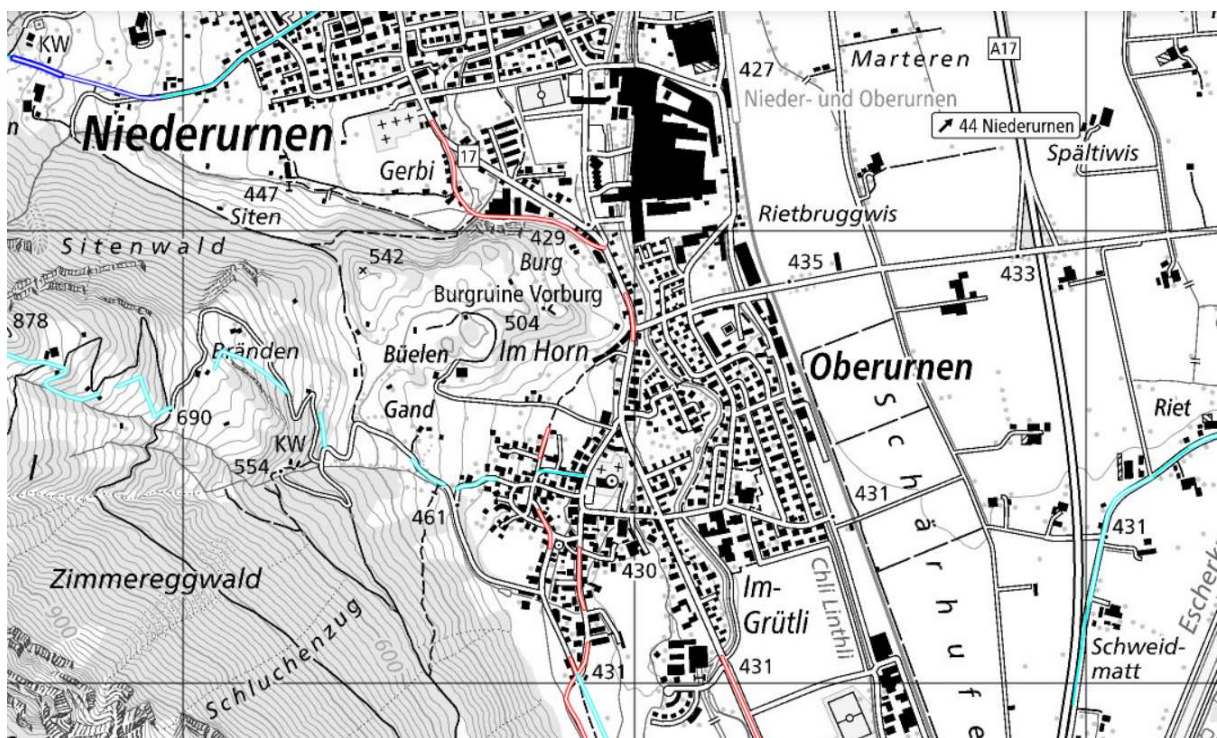


Abbildung 4: Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS). Historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung sind rot, von regionaler Bedeutung dunkelblau und von lokaler Bedeutung hellblau dargestellt. map.geo.admin.ch, Stand 27.09.2022

## 1.4 Pendlerströme

Der Anteil der Binnenpendler (Pendler in Glarus Nord) ist relativ hoch (Abbildung 6). Weitere bedeutende Pendlerbeziehungen bestehen mit den Gebieten March, See-Gaster, Zürich sowie mit den Gemeinden Glarus und Glarus Süd.

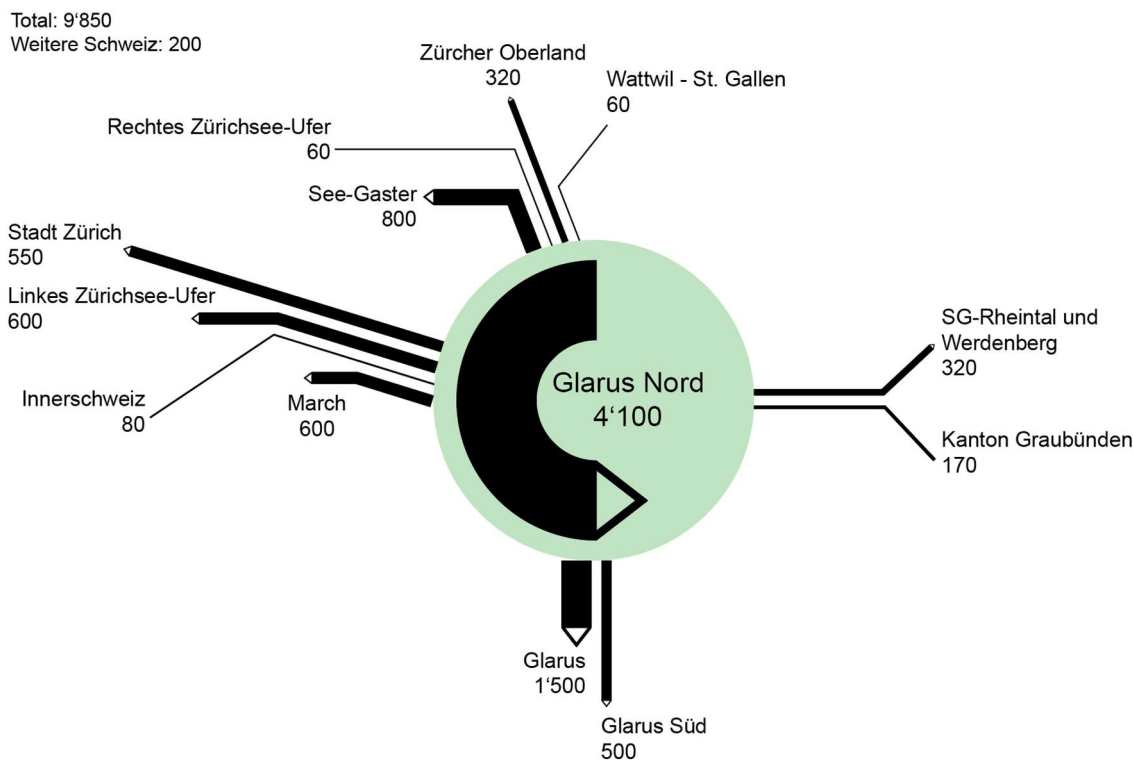


Abbildung 5: Pendlerströme in und aus Glarus Nord (Weg- und Binnenpendler); Total 9'850 Pendlerinnen und Pendler; weitere 200 (schweizweit) sind nicht dargestellt. (Quelle BFS, Pendlermobilität, Gemeindematrix, 2018).

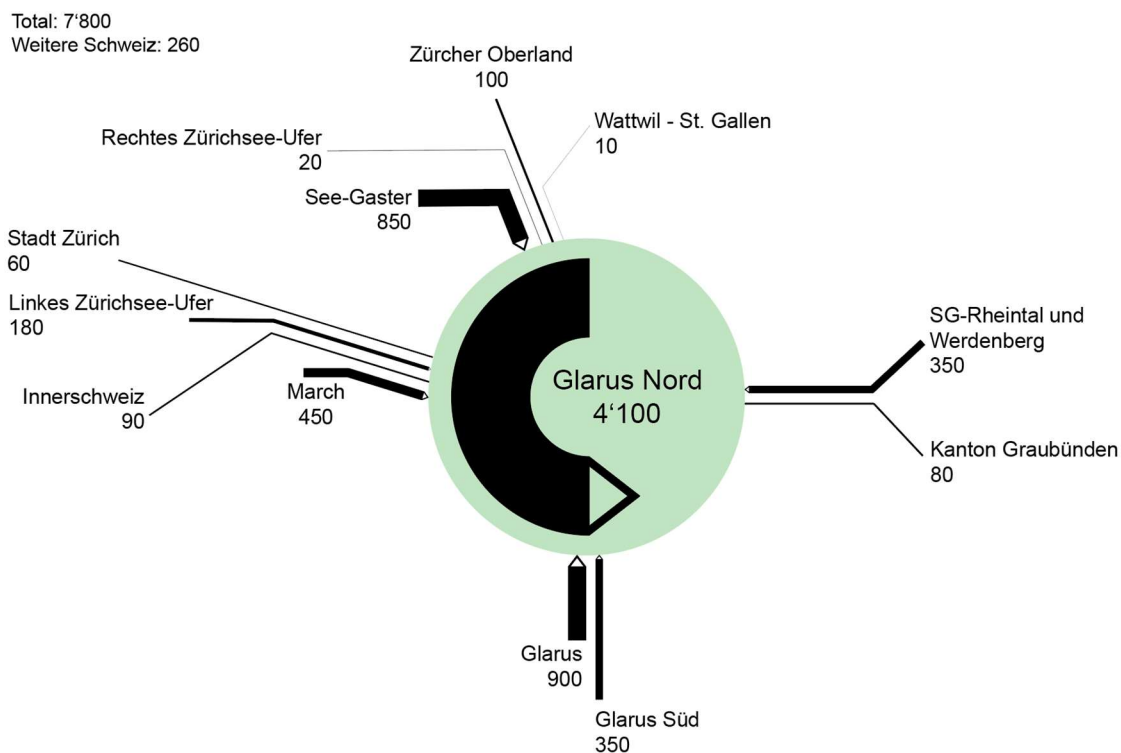


Abbildung 6: Pendlerströme in und nach Glarus Nord (Zu- und Binnenpendler); Total 7'800 Pendlerinnen und Pendler; weitere 260 (schweizweit) sind nicht dargestellt. (Quelle BFS, Pendlermobilität, Gemeindematrix, 2018).

## 1.5 Verkehrsmittelwahl (Modalsplit)

Eine Abschätzung des heutigen Modalsplits in Bezug auf die Anzahl Wege kann aufgrund der vorliegenden Daten annäherungsweise vorgenommen werden (Abbildung 7).

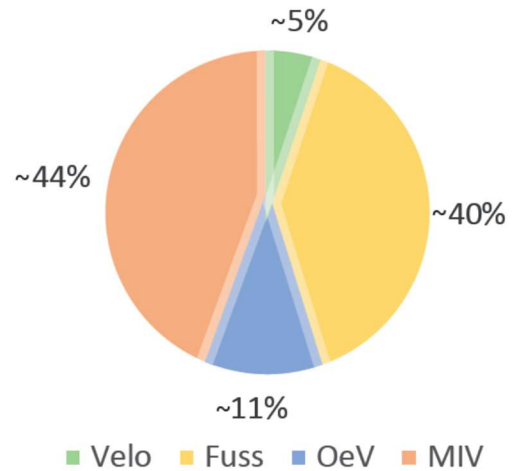


Abbildung 7: Abschätzung des heutigen Modalsplits in Glarus Nord, bezogen auf die Anzahl Wege pro Tag. Eigene (grobe) Abschätzung aufgrund Grundlage Daten BFS zur Bevölkerung, zu den Arbeitsplätzen und zum Verkehrsverhalten (Mikrozensus).

## 1.6 Wegzwecke und Weglängen

Der Binnenverkehr nimmt am Gesamtverkehrsaufkommen einen bedeutenden Anteil ein. Jede zweite Autofahrt und fast 80 % aller Bus- und Tramfahrten sind in der Schweiz kürzer als 5 km; jede achte Autofahrt und rund 20 % aller Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) sind kürzer als 1 km (gemäss Angaben Mikrozensus).

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Anteile der Wegzwecke, je im Verhältnis zur Distanz, zur Unterwegszeit oder gemessen pro Anzahl Wege. Gemäss Grafik dienen demnach z.B. 22% der pro Tag zurückgelegten Wege dem Einkauf (unterste Zeile, hellblauer Balken).

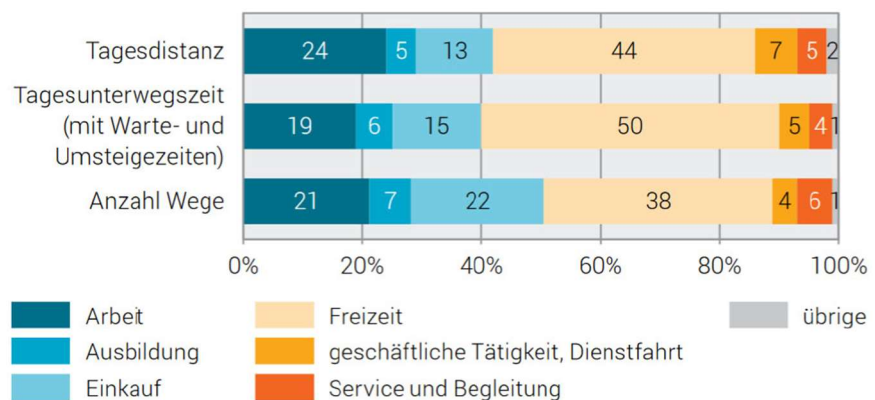


Abbildung 8: Anteile der Wegzwecke (Quelle: Mikrozensus).

## 1.7 Verkehrserzeugung je Ortschaft

Mit dem Modal Split lässt sich die Verkehrserzeugung je Ortschaft grob abschätzen. Auf Grund der Siedlungswachstumspotenziale können zudem absehbare Veränderungen abgeschätzt werden. Jede Person macht nach Mikrozensus 1.4 Wegausgänge am Wohnort, jeder Mensch legt durchschnittlich 3 bis 3.5 Wege pro Tag zurück. Annäherungsweise kann pro Einwohnerin und Einwohner mit 3.25 Wegen pro Tag gerechnet werden. Je Arbeitsplatz werden 2.5 Wege gerechnet. Abbildung 9 zeigt eine Übersicht mit grober Abschätzung der aktuellen Verkehrserzeugung.

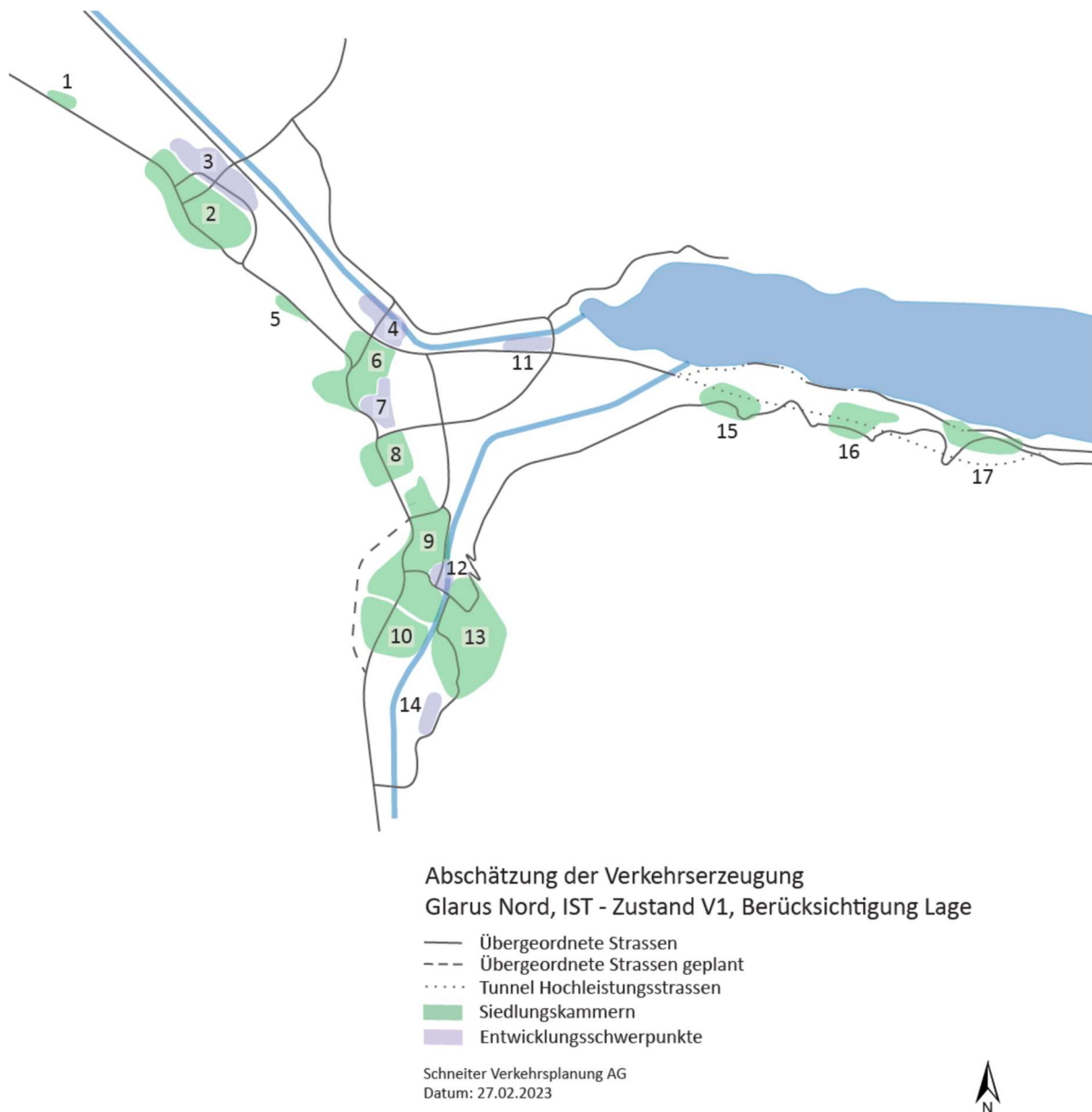


Abbildung 9: Verkehrserzeugung je Ortschaft, Abgrenzung der Teilgebiete (vgl. auch Abbildung A3)

Gebiet	Einwohner	Arbeitsplätze	Wege gesamt		Fahrten MIV		
			min	max	min	max	
1 Ussbühl	60	80	350		450	220	260
2 Bilten	2'000	300	6'300		8'200	2'800	3'600
3 ESP Bahnhof Bilten	230	1'360	3'600		4'700	1'600	2'000
4 ESP Ziegelbrücke	360	420	1'900		2'500	900	1'100
5 Fennen	0	170	380		480	260	300
6 Niederurnen	3'550	1'170	12'600		16'400	5'600	7'100
7 ESP Eternit Niederurnen	20	360	800		1'100	400	500
8 Oberurnen	1'940	380	6'300		8'200	2'800	3'600
9 Näfels	3'350	1'150	12'000		15'600	5'400	6'800
10 Näfels Süd	900	300	3'200		4'200	1'400	1'800
11 ESP Biäsche	20	50	170		230	90	110
12 ESP Bahnhof Näfels- Mollis	200	250	1'100		1'500	500	600
13 Mollis	3'720	780	12'200		15'900	5'500	6'900
14 ESP Flugplatz Mollis	10	50	140		180	100	110
15 Filzbach	420	230	1'700		2'200	760	960
16 Obstalden	400	70	1'300		1'700	580	730
17 Mühlehorn	330	190	1'400		1'800	600	760

Tabelle 1: Verkehrserzeugung je Ortschaft, resp. Teilgebiet für das Jahr 2022

## 1.8 Reisezeiten

Die Analyse der Reisezeiten der verschiedenen Verkehrsmittel zeigt, dass der öffentliche Verkehr bezüglich Fahrzeiten nur auf den Hauptbeziehungen mit dem motorisierten Individualverkehr mithalten kann (Abbildung 10). Insbesondere Zeitverluste durch Umsteigevorgänge fallen ins Gewicht. Zu berücksichtigen sind Fahrzeitverlängerungen beim MIV infolge Verkehrsüberlastung in der Hauptverkehrszeit. Der Veloverkehr stellt auf kurzen bis mittleren Distanzen eine valable Alternative dar. Weitere Fahrzeitvergleiche sind im Anhang verfügbar.

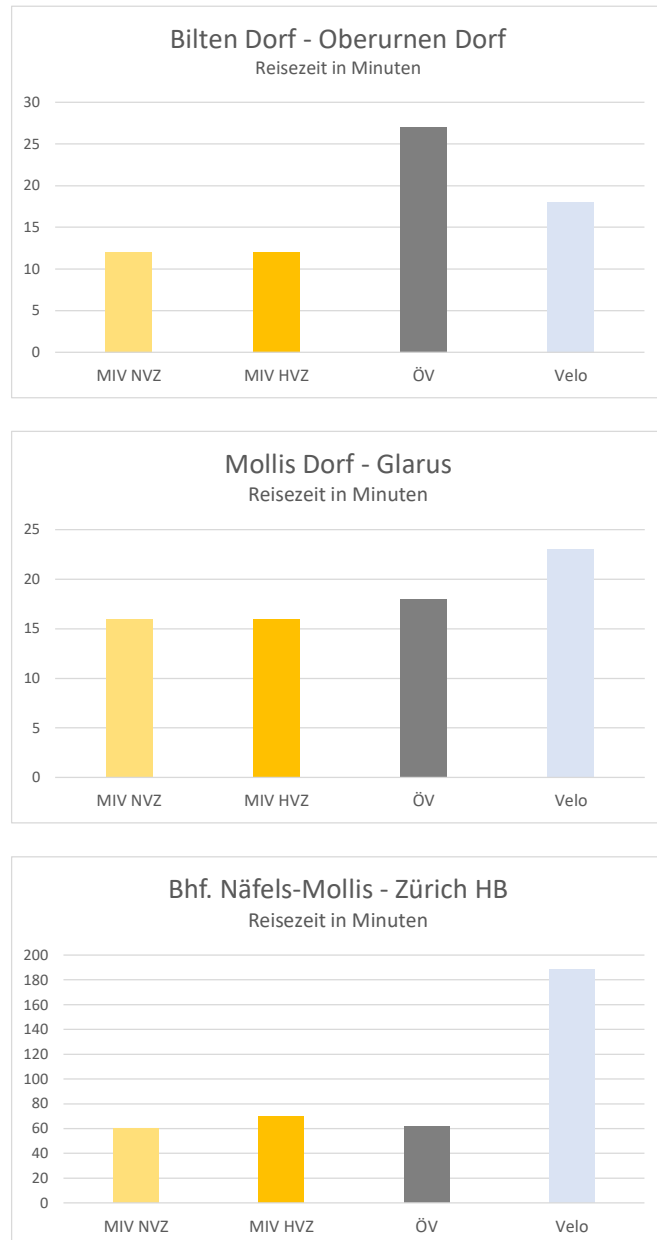


Abbildung 10: Ausgewählte Reisezeitvergleiche; MIV in der Nebenverkehrszeit (NVZ), in der Hauptverkehrszeit (HVZ), mit dem ÖV und dem Velo. Eigene Darstellung auf Basis von Abfragen Online-Fahrplan SBB sowie Google Maps. Aug-Nov. 2022.

## 1.9 Öffentlicher Verkehr

Glarus Nord wird heute mit dem Fernverkehr (IR Linie 35), mit fünf S-Bahnlinien (S2, S4, S6, S25, S27) und mit mehreren Buslinien bedient (Linien 501, 502, 511, 512, 524). Die Buslinie Nr. 650 Richtung Weesen – Amden erschliesst das Gebiet Biäsche nur am Rande. Die Linie Nr. 519 Richtung Fronalp verkehrt nur auf Voranmeldung. Das Liniennetz ist im Anhang verfügbar.

Zur Beurteilung der Erschliessung des Siedlungsgebietes durch den ÖV können die ÖV-Güteklassen gemäss Bundesamt für Raumentwicklung (ARE CH) herangezogen werden (vgl. Anhang). Für die Gemeinde Glarus Nord wurde im Rahmen der NUP II auf Grundlage des Fahrplanangebots 2019 eine detaillierte Analyse vorgenommen, welche sich an der im Kanton Graubünden verwendeten Methodik orientiert (aktualisiert Frühling 2020, Abbildung 11). Sie differenziert insbesondere zwischen einer Buserschliessung im Halbstundentakt (Güteklasse D) und einer Buserschliessung im Stundentakt (Güteklasse E). Das Siedlungsgebiet wird heute zu einem grossen Teil durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Wenige Gebiete sind jedoch ungenügend oder gar nicht an das ÖV-Angebot angebunden. Die Entwicklungsgebiete, respektive Entwicklungsschwerpunkte Biäsche und Flugplatz Mollis sind heute nicht ausreichend mit dem ÖV erschlossen.

Die Buslinien entlang des Korridors Ziegelbrücke – Niederurnen – Oberurnen – Näfels – Mollis übernehmen bereits heute eine wichtige Rolle im ÖV-Gefüge. So weisen die drei Haltestellen Ziegelbrückstrasse, Ochsenplatz und Friedhof in Niederurnen zusammen höhere Frequenzen als der Bahnhof Nieder- und Oberurnen auf (Abbildung 12). Seit dem Ausbau des ÖV-Angebots im Jahr 2014 ist gemäss Wirkungsanalyse ein deutlicher Anstieg der Personenkilometer zu beobachten (Abbildung 13).

Ca. 85 % der Bushaltestellen sind derzeit noch nicht hindernisfrei (BehiG-konform) ausgestattet (Übersicht).

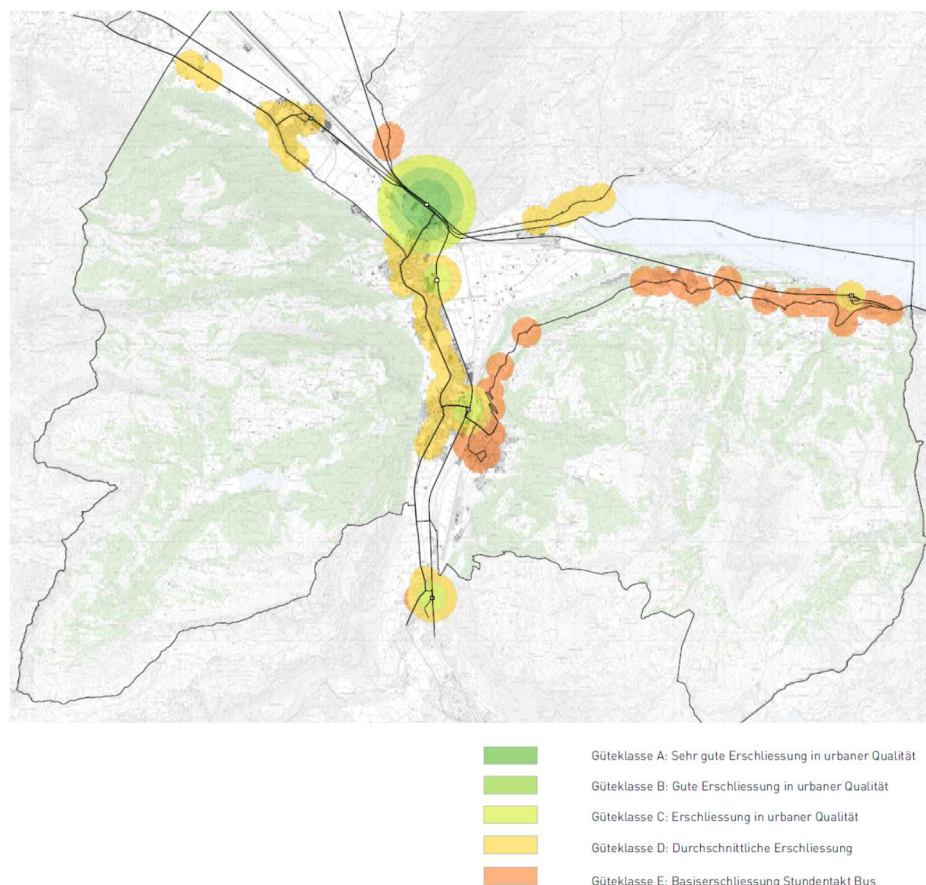
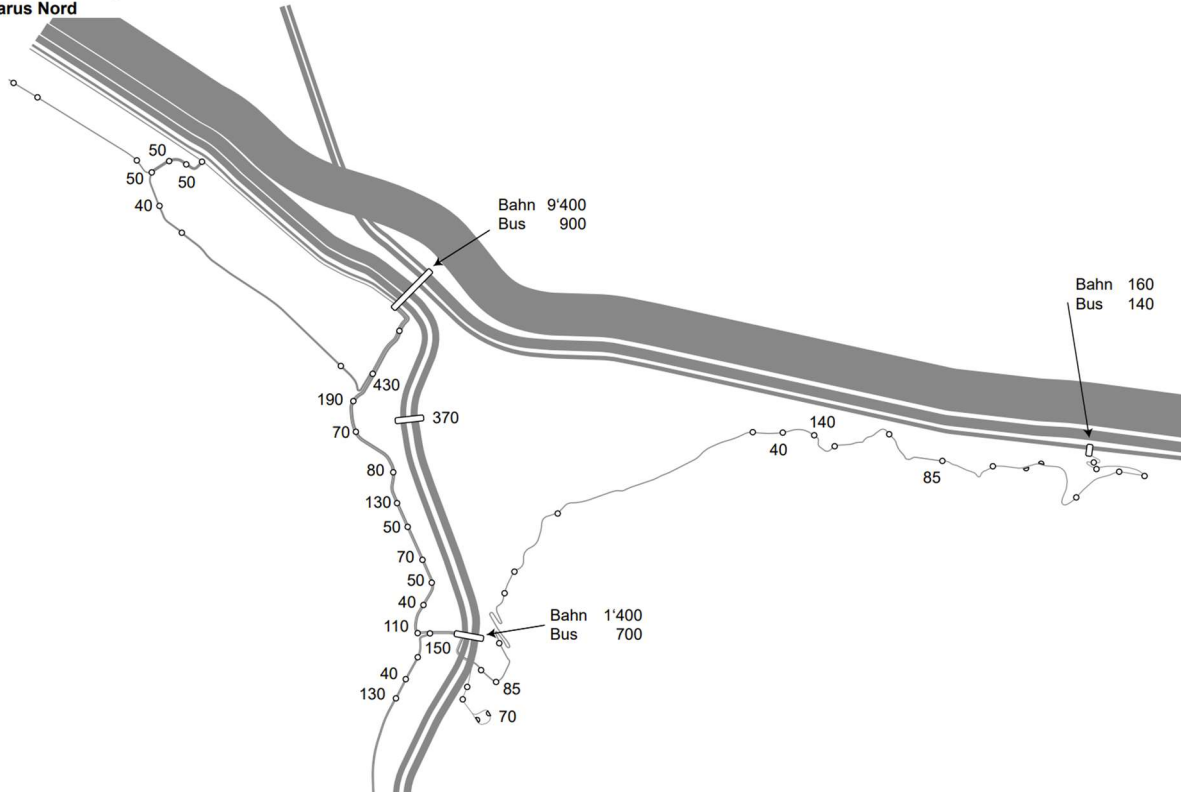


Abbildung 11: ÖV-Güteklassen gemäss Analyse im Rahmen der NUP II.

**Haltestellen-Frequenzen 2016/2017  
Glarus Nord**



**ÖV-Frequenzen 2016/2017  
Glarus Nord**

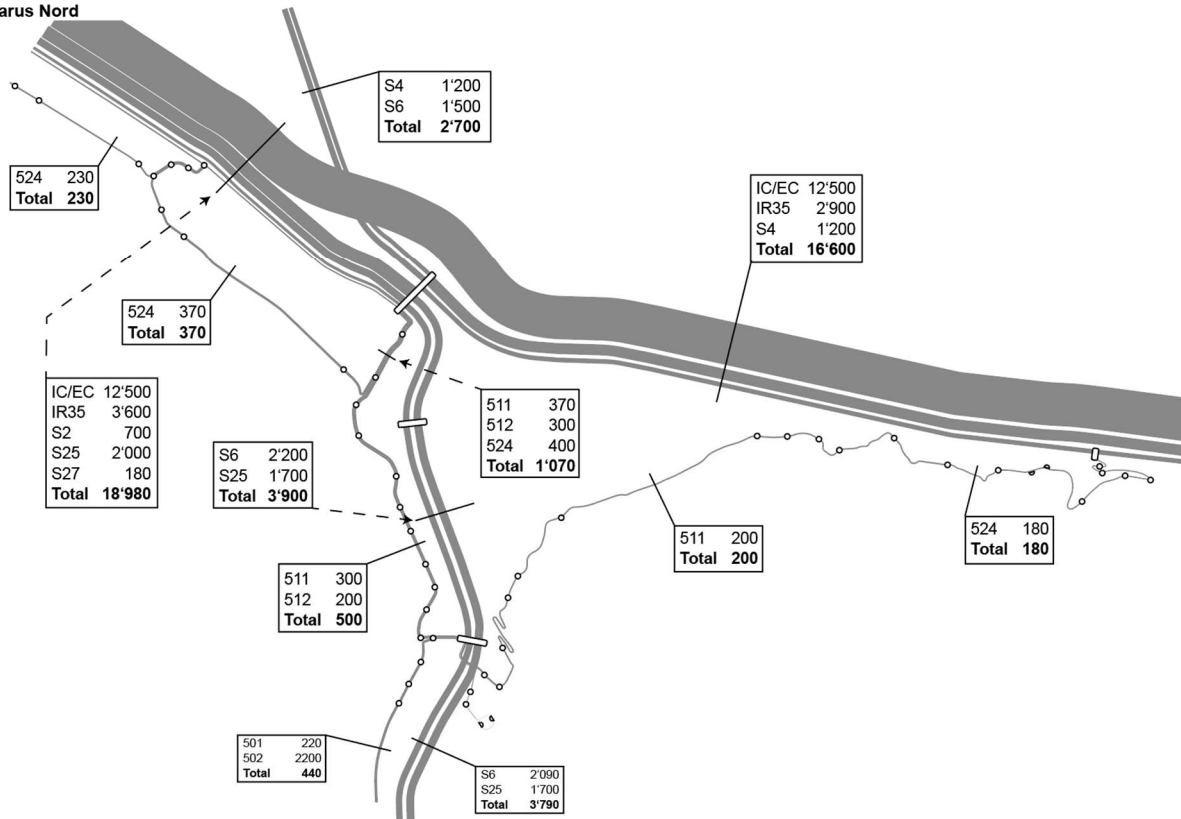


Abbildung 12: Haltestellen-Frequenzen 2016/2017 und Querschnittsbelastungen öv. Datenquelle: Kanton Glarus, Wirkungsanalyse öffentlicher Verkehr 2012 – 2017; Kanton St. Gallen, Öffentlicher Verkehr 2017; SBB, Datensatz Passagierfrequenz; map.geo.admin.ch, Datensatz Personenverkehr Schiene 2017.

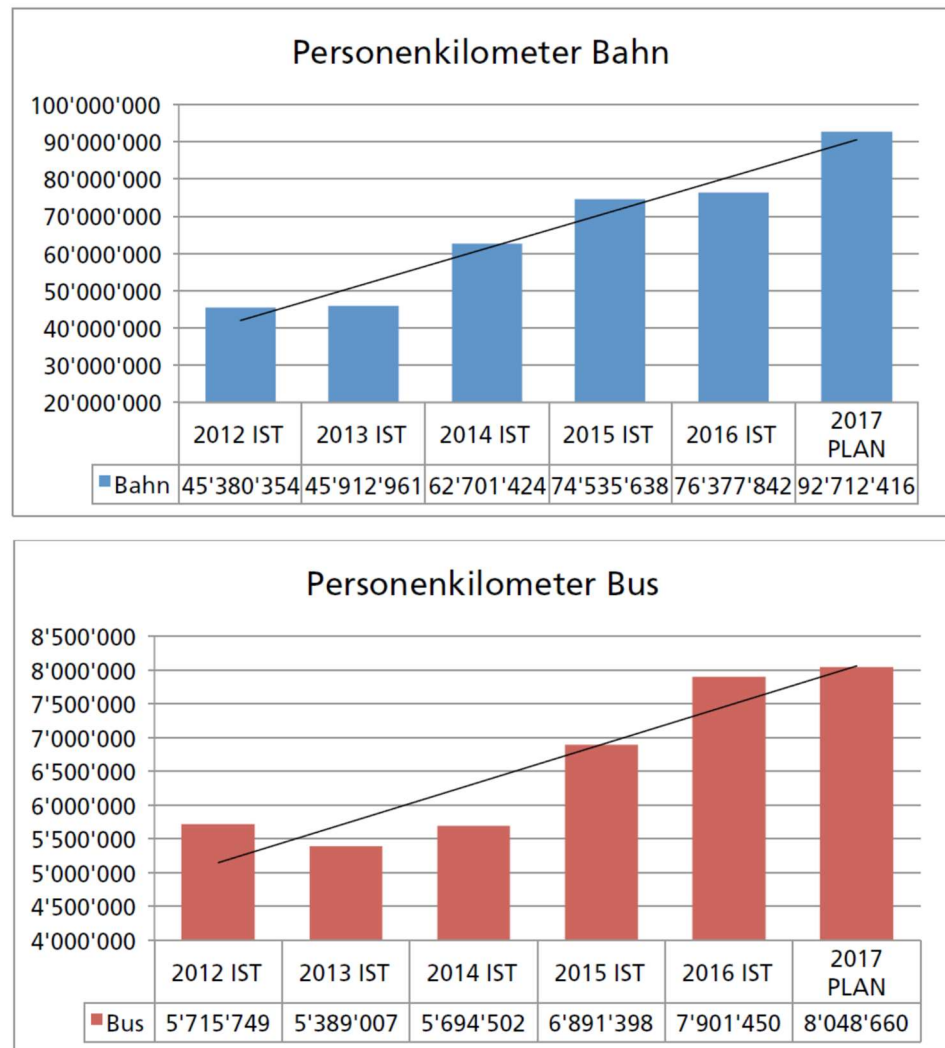


Abbildung 13: Entwicklung der Personenkilometer Bahn und Bus in den Jahren 2012 bis 2017 (Quelle: Kanton Glarus, Wirkungsanalyse öffentlicher Verkehr 2012-2017, Fachbericht)

## 1.10 Motorisierter Individualverkehr

Der Kanton Glarus weist einen überdurchschnittlich hohen Motorisierungsgrad auf. Während der Motorisierungsgrad sich im schweizerischen Durchschnitt in den letzten Jahren stabilisierte, nahm er im Kanton Glarus weiter zu (Abbildung 14). In städtischen Gebieten ist der Motorisierungsgrad rückläufig.

An verschiedenen Zählstellen wird das Verkehrsaufkommen erfasst. Das Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs nahm in den letzten Jahrzehnten bei den meisten Zählstellen kontinuierlich zu (Abbildung 16). Im Bericht Verkehrsdaten (STW AG für Raumplanung und Hartmann & Sauter, 2015 / 2018) wird dargelegt, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) nach Norden (Kantone SG, SZ bzw. Nationalstrasse A3) insgesamt bei ca. 36'000 Fahrzeugen liegt (Abbildung 16). Nach Süden verkehren zwischen den Gemeinden Glarus Nord und Glarus resp. Glarus Süd knapp 23'000 Fahrzeuge und nach/vom Kerenzerberg ca. 1'600 Fahrzeuge. In der Gemeinde Glarus Nord ist die Hauptstrasse H 17 mit bis ca. 22'000 Fahrzeugen DTV die am stärksten belastete Achse. Die Kantonsstrasse Näfels – Oberurnen – Niederurnen – Bilten weist einen DTV von ca. 9'000 – ca. 12'000 Fahrzeugen auf. Für die Ortsdurchfahrt Näfels wird im Bericht Verkehrsdaten hergeleitet, dass der Durchgangsverkehr über die Hälfte des gesamten Verkehrs ausmacht. Weiter wird aufgezeigt, dass der durchschnittliche Werktagerverkehr Mo-Fr (DWV) im gesamten Strassennetz ca. 6-8% und der Verkehr an einem Spitzentag ca. 20% höher liegt als der DTV. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Hauptstrasse zwischen Näfels und Glarus mit über 20'000 Fahrzeugen keine Kapazitätsreserven ausweist und systemisch als gesättigt bezeichnet werden muss. In den Spitzenstunden kommt es zu Verkehrsüberlastungen (stockender Verkehr, und bei kleinen Störungen zu Staus). Wo es parallele Routen gibt, ist quartierfremder Schleichverkehr festzustellen (Baumgartenstrasse in Mollis, Färblistrasse in Näfels).

Die Gemeinde Glarus Nord hat in den letzten Jahren eine Strassenklassierung und eine Dimensionierungsrichtlinie erarbeitet. Das Strassennetz wird einerseits in ein Basisnetz und ein ergänzendes Netz gegliedert. Andererseits erfolgt eine Klassierung in Haupt- und Nebenstrassen, wobei die Nebenstrassen nochmals differenzierter betrachtet werden (Sammelstrassen und Erschliessungsstrassen). Die Strassenklassierung und die Dimensionierungsrichtlinie bilden eine wichtige Grundlage für das Gesamtverkehrskonzept.

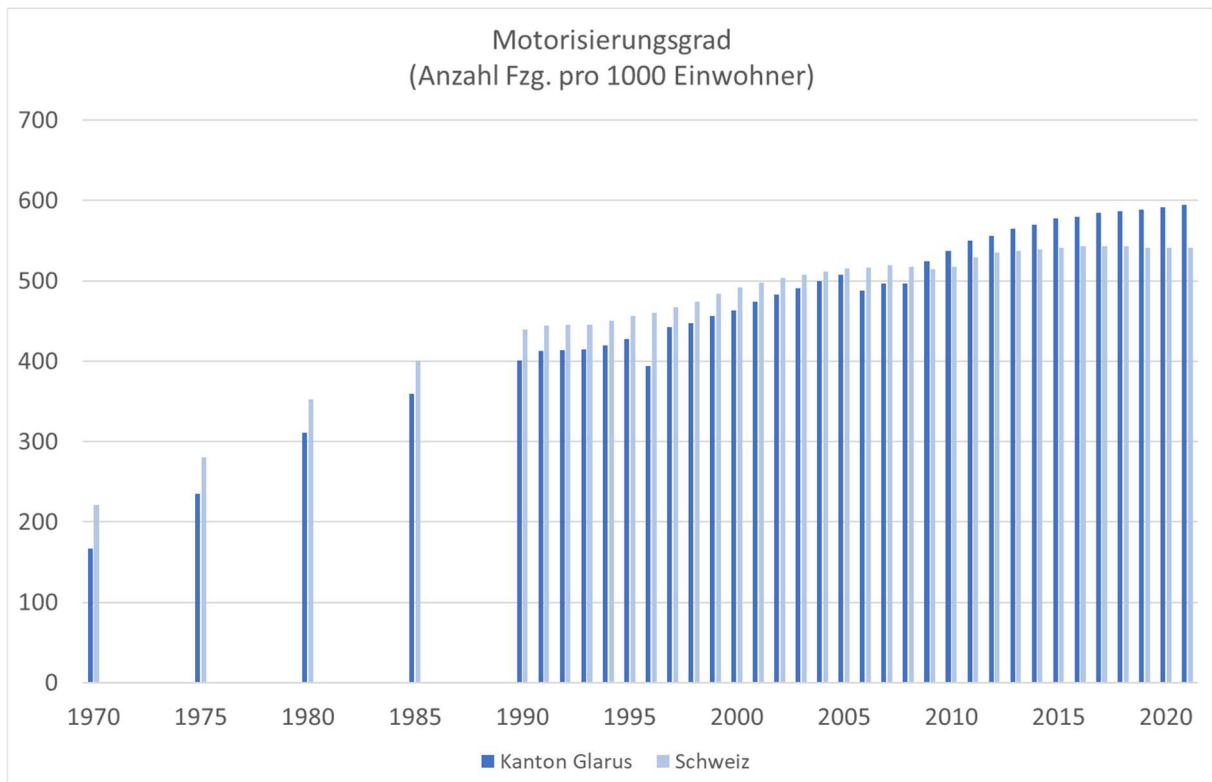


Abbildung 14: Motorisierungsgrad im Kanton Glarus und in der Schweiz (Quelle: BFS, ASTRA – Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen (IVS), Strassenfahrzeugbestand (MFZ); BFS, ASTRA – Strassenfahrzeugbestand (MFZ)).

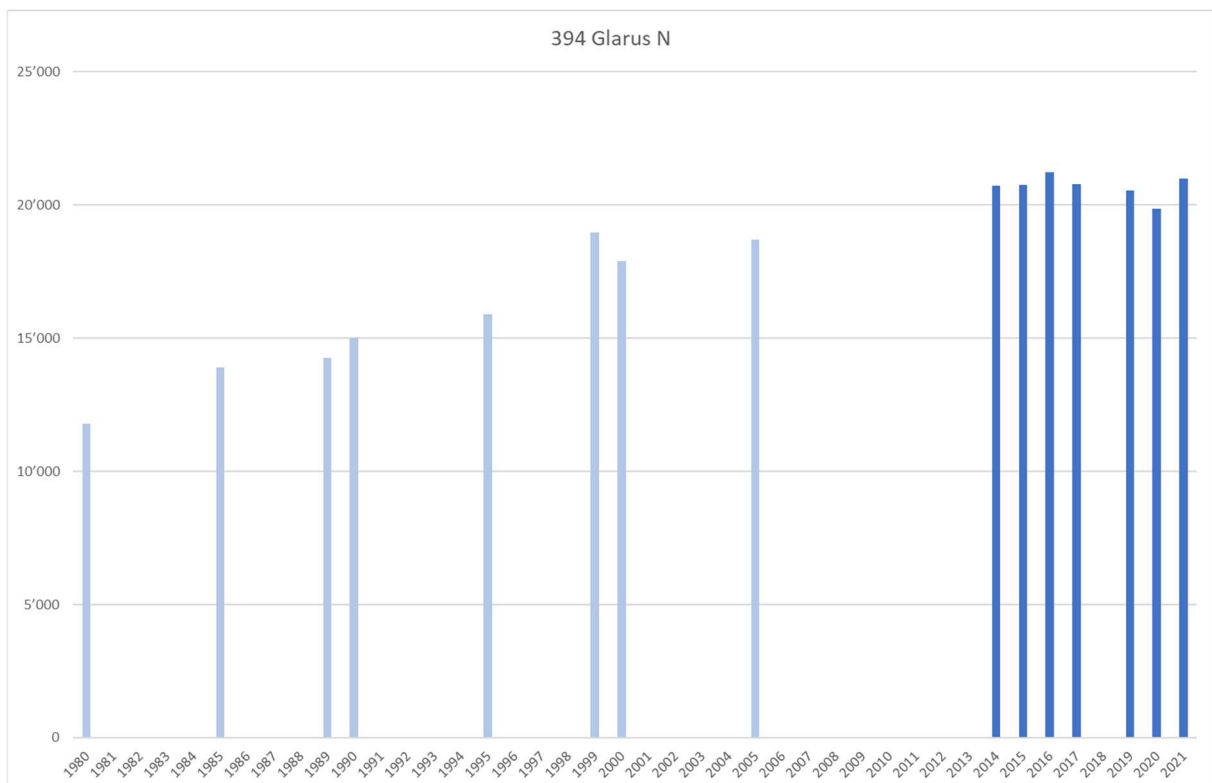


Abbildung 15: Frequenzentwicklung bei der Messtelle Nr. 394 Glarus («Nord», Gebiet Höhe / Buchholz). Es ist erkennbar, dass bei zweispurigen Ortsdurchfahrten die technische Kapazitätsgrenze mit über 20'000 Fahrzeugen erreicht wird. Die Belastungsgrenze liegt deutlich tiefer.

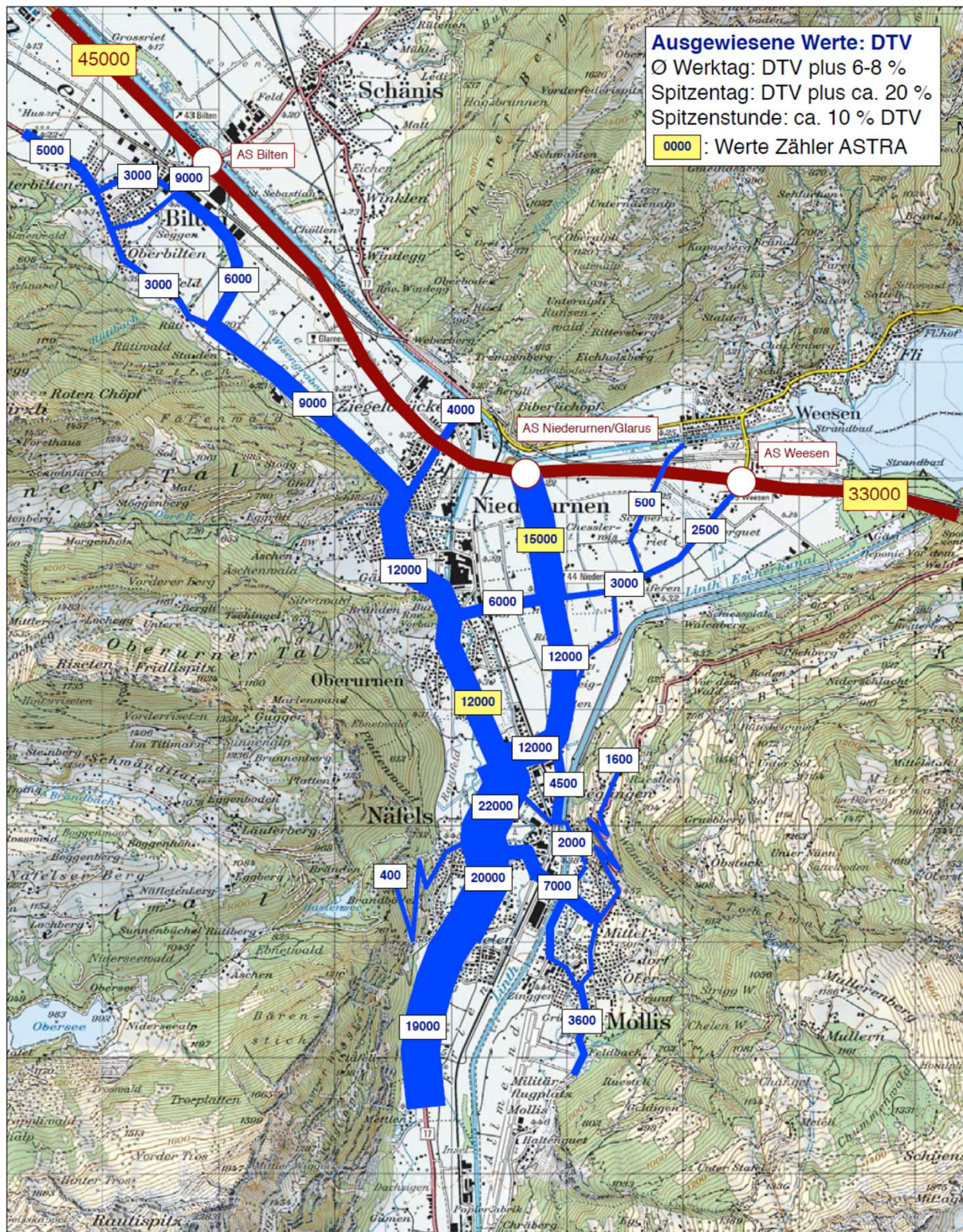


Abbildung 16: Verkehrsaufkommen in Glarus Nord, durchschnittlicher täglicher Verkehr. Werte auf Grundlage verschiedener Verkehrserhebungen von Bund, Kanton und Gemeinde. Quelle: Bericht Verkehrsdaten, STW AG für Raumplanung und Hartmann & Sauter, 2015. Die Grafik wurde vor Inbetriebnahme der Stichstrasse erstellt. Feststellung: Das übergeordnete Strassennetz im zentralen Bereich ist gesättigt.

## 1.11 Fussverkehr und Schulwege

Fussgängerzonen sind für viele Personen ein wichtiges Element eines intakten Ortsbildes (vgl. z.B. gfs.bern, Befragung Bevölkerungswachstum und Siedlungsentwicklung Kanton Aargau, August 2014). In Glarus Nord ist heute eine Differenz zwischen diesem Bedürfnis und der Attraktivität der Aussen- und Strassenräume festzustellen. Relativ dichte Fusswegnetze sind in den historisch gewachsenen Siedlungsstrukturen vorhanden. In vielen neueren Siedlungsstrukturen wie beispielsweise Einfamilienhausquartieren ist die Durchwegung und damit die Durchlässigkeit für den Fussverkehr weniger dicht.

Für alle Ortschaften der Gemeinde wurden in einer separaten Untersuchung die Schulwege und Sicherheitsmängel erfasst. Konfliktpunkte bestehen v.a. an Berührungspunkten mit den MIV-Hauptachsen sowie durch quartierfremden Schleichverkehr (Abbildung 17). Bemerkenswert ist zudem, dass es den Schulkindern teilweise aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht erlaubt sei, mit dem Velo zur Schule zu fahren (z.B. in Niederurnen).

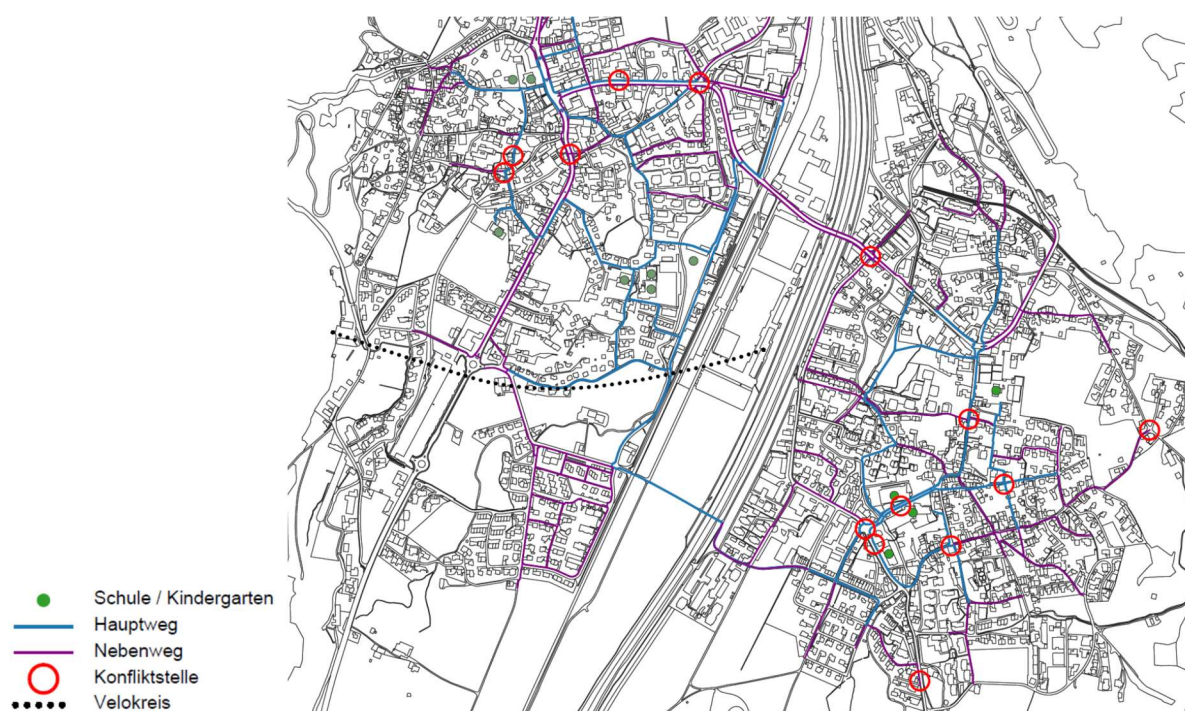


Abbildung 17: Übersicht über die Schulwege in Näfels und Mollis (Schneiter Verkehrsplanung, 2021)

## 1.12 Veloverkehr

Die kantonale Radroute ist im kantonalen Radroutengesetz festgelegt und führt von Linthal bis Bilten (Abbildung 18). Im Raum Näfels und Mollis verfügt sie über zwei Äste, welche beidseits der Linth via Näfels resp. via Mollis verlaufen. Im Raum Näfels – Niederurnen entspricht die ausgeschilderte und wahrnehmbare Route nicht jener im Gesetz definierten Route, die östlich der Bahn via Schärhufen bezeichnet ist. Zudem sind verschiedene Velo- und Mountainbike-Routen von SchweizMobil über das Gemeindegebiet ausgewiesen und signalisiert. In der NUP II wurde ein Entwurf eines Velowegnetzes aufgearbeitet, dieses wird im Gesamtverkehrskonzept weiter zu differenzieren sein.

Das Velowegnetz ist heute in Teilstücken vorhanden, aber in der Realität nur teilweise präsent<sup>1</sup>. Signalisationen sind nur teilweise erkennbar oder fehlen. Die Infrastruktur ist in befriedigender,

<sup>1</sup> vgl. Rückmeldungen aus den Velotouren und Echoraum I.

abschnittsweise auch in guter Qualität vorhanden, an den Schnittstellen mit den MIV-Hauptachsen aber mangelhaft<sup>2</sup>.

Das Veloverkehrsaufkommen wird heute innerhalb der Gemeinde noch nicht systematisch erfasst. Beim Bahnhof Ziegelbrücke besteht an der Ziegelbrückstrasse seit 2015 eine Zählstelle (Gemeindegebiet Schänis SG). Weitere Dauerzählstellen gibt es in Unterterzen und in Netstal. Während im Jahr 2016 in Ziegelbrücke noch ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von rund 153 Velos gezählt wurden, betrug dieser Wert im Jahr 2020 bereits 282 Velos. Es ist anzumerken, dass das Verkehrsaufkommen jahreszeitbedingt starke Schwankungen aufweist. Weitere Hinweise können aus Datenquellen wie Aktionen (z.B. Cyclomania) oder Portalen zur Erfassung von Sportdaten (z.B. Strava) abgeleitet werden.

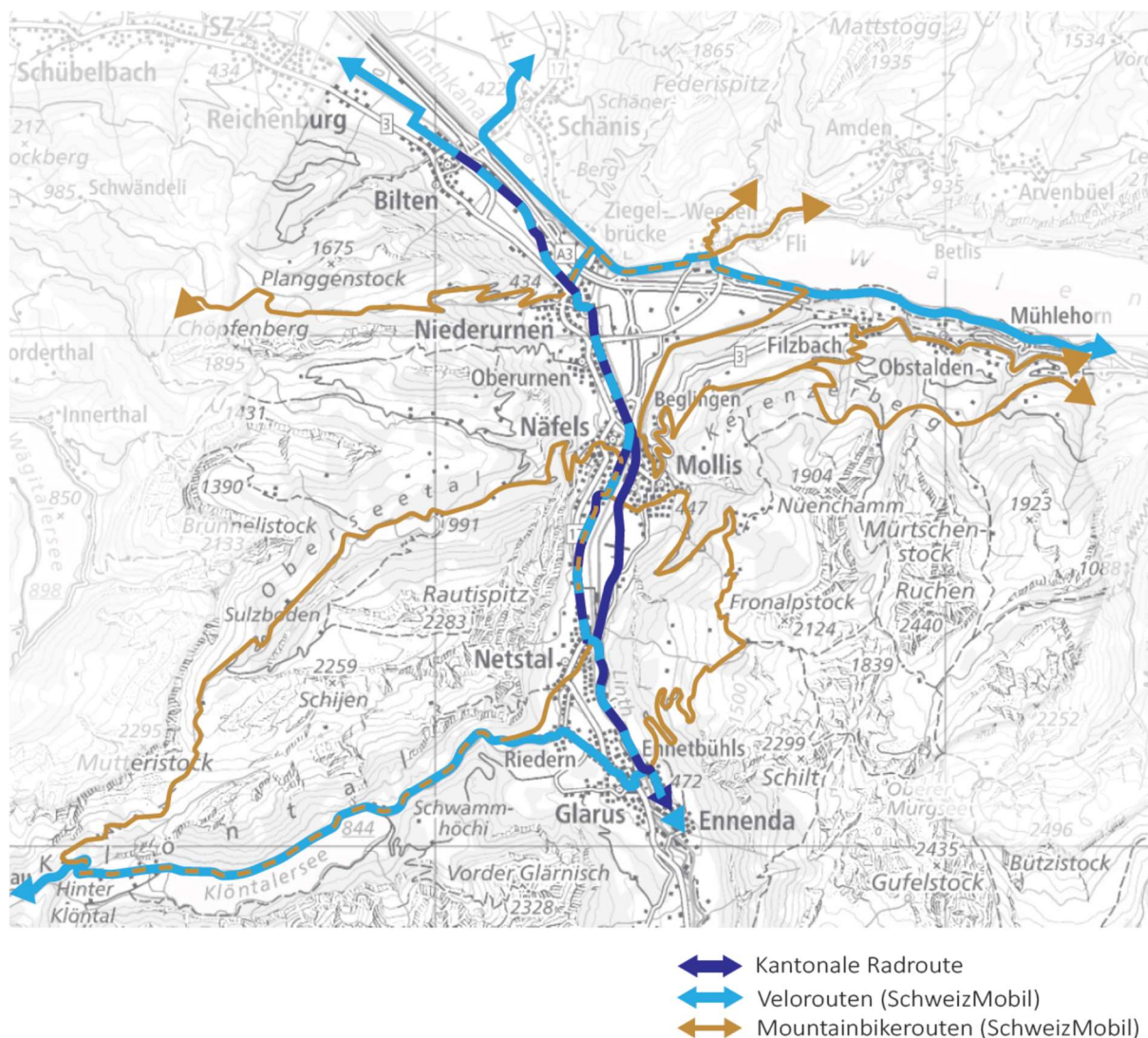


Abbildung 18: Kantonale Radroute (blau), Velorouten SchweizMobil (hellblau) sowie Mountainbikerouten (braun).  
Quelle: Kanton Glarus und SchweizMobil, Zugriff Juli 2022.

### 1.13 Parkierung

Die heutige Parkierungssituation auf dem Gemeindegebiet von Glarus Nord befriedigt nicht in jeder Hinsicht. Insbesondere mangelt es in verschiedenen Ortszentren zeitweise an öffentlichen Parkplätzen. In den meisten Ortschaften fehlen zudem Parkierungsanlagen für Anwohnende, denen auf Privatgrund kein Abstellplatz zur Verfügung steht. Zudem sind heute vielerorts Parkverbote unzweck-

<sup>2</sup> Hagedorn, Studie HSR 2017.

mässig und aufwendig signalisiert<sup>3</sup>. Diese Mängel will das bereits vorliegende Parkierungskonzept entschärfen. Das Parkierungsreglement ist rechtskräftig. Die Einführung der ersten Etappe der Parkplatzbewirtschaftung in den Ortschaften im Talboden ist auf Frühjahr 2023 vorgesehen.

In der jüngeren Vergangenheit zusätzlich verschärft hat sich die Parkierungsnachfrage an nachfragestarken Tagen in Naherholungsgebieten (siehe auch unten 1.17 Tourismus und Naherholung)

### 1.14 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement durch die öffentliche Hand wird derzeit nicht aktiv betrieben. Betriebliche Mobilitätsmanagements durch Unternehmen können auf freiwilliger Basis erfolgen, es liegen jedoch keine weiterführenden Angaben vor.

### 1.15 Shared Mobility-Angebote

Bezüglich Shared Mobility-Angeboten gibt es derzeit Mobility CarSharing an den Standorten Bahnhof Näfels-Mollis und Ziegelbrücke. Weitere Mobility-Standorte gibt es in Glarus. In den angrenzenden Kantonen SZ und SG sind weitere Anbieter wie Sponti-Car, 2EM, TIER oder Carvelo2go aktiv.

### 1.16 Elektromobilität

In verschiedenen Ortschaften der Gemeinde Glarus Nord werden mittlerweile Ladestationen für E-Fahrzeuge angeboten. Eine Übersicht über die aktuell vorhandenen Ladestationen ist im Anhang beigefügt. In Art. 7 Abs. 3 des Parkierungsreglements der Gemeinde ist festgelegt, dass 5% der Einnahmen aus den Parkierungsgebühren für die Erstellung und den Unterhalt von Ladestationen für Elektrofahrzeuge verwendet werden.

### 1.17 Tourismus und Naherholung

Glarus Nord verfügt über vielfältige Naherholungsgebiete. Während der Coronapandemie zeigte sich in verschiedenen Gebieten Herausforderungen betreffend Verkehr und Parkierung, Übernachtungs- und Verpflegungsangeboten (z.B. Camping) sowie Umwelt (Abfall, Entsorgung, sanitäre Anlagen, etc.). In folgenden Gebieten wurde der Handlungsbedarf als prioritär beurteilt (vgl. Bericht Ermittlung Handlungsbedarf Naherholungsgebiete Gemeinde Glarus Nord, 2021, R+K Planer):

- Obersee und Schwändital
- Fronalp und Mullerenberge
- Kerenzen (Filzbach, Talalpsee)
- Mühlehorn und Tiefenwinkel

In den weiteren Gebieten stellen sich teilweise ähnliche Fragestellungen:

- Gäsi
- Bilten
- Niederurner Täli
- Rauti / Tros

Die Gemeinde verfügt über ein Parkierungskonzept für Grossanlässe wie beispielsweise das Kerenzerberg-Rennen oder Grossveranstaltungen in der Lintharena oder dem Flugplatz Mollis (Parkierungskonzept für Grossanlässe, Entwurf, 2022, R+K Planer).

---

<sup>3</sup> Stw, Hartmann & Sauter, Parkierungskonzept Glarus Nord

## 1.18 Reitrouten

In der NUP II wurden Reitrouten informativ festgehalten.

## 1.19 Unfälle, Verkehrssicherheit

Unfälle mit Personenschaden (verfügbare Daten seit 2011) ereignen sich vorwiegend entlang der MIV-Hauptachsen (Basisnetz), teilweise jedoch auch im ergänzenden Netz. Auffällig scheint in der Unfallübersicht insbesondere die Ortsdurchfahrten Näfels.

Generelle Themen sind die Veloführung entlang den Kantonsstrassen und die Fussgängerquerungen (Schulwegsicherheit). Am Kerenzerberg werden zudem die Zugänge zu den Bushaltestellen als unsicher empfunden.

Liste mit Konfliktstellen resp. als unsicher wahrgenommenen Stellen auf Gemeindestrassen:

- Näfels, Situation rund um das Schulhaus Dorf (Schulweg, Pausenplatz, Parkierung, Elterntaxi)
- Mollis, Kreuzung Bahnhofstrasse / Kanalstrasse / Rüfistrasse
- Mollis, Strassenzug Kanalstrasse, Oberrütelistrasse, Baumgartenstrasse, Netstalerstrasse
- Mollis, Schulstrasse (und Vorderdorfstrasse<sup>4</sup>)
- Niederurnen, Schulstrasse / Rütliweg (Elterntaxi)
- Bilten, Linth-Escherstrasse

Weitere Konfliktstellen sind in der separaten Untersuchung zu den Schulwegen und Sicherheitsmängeln ersichtlich.

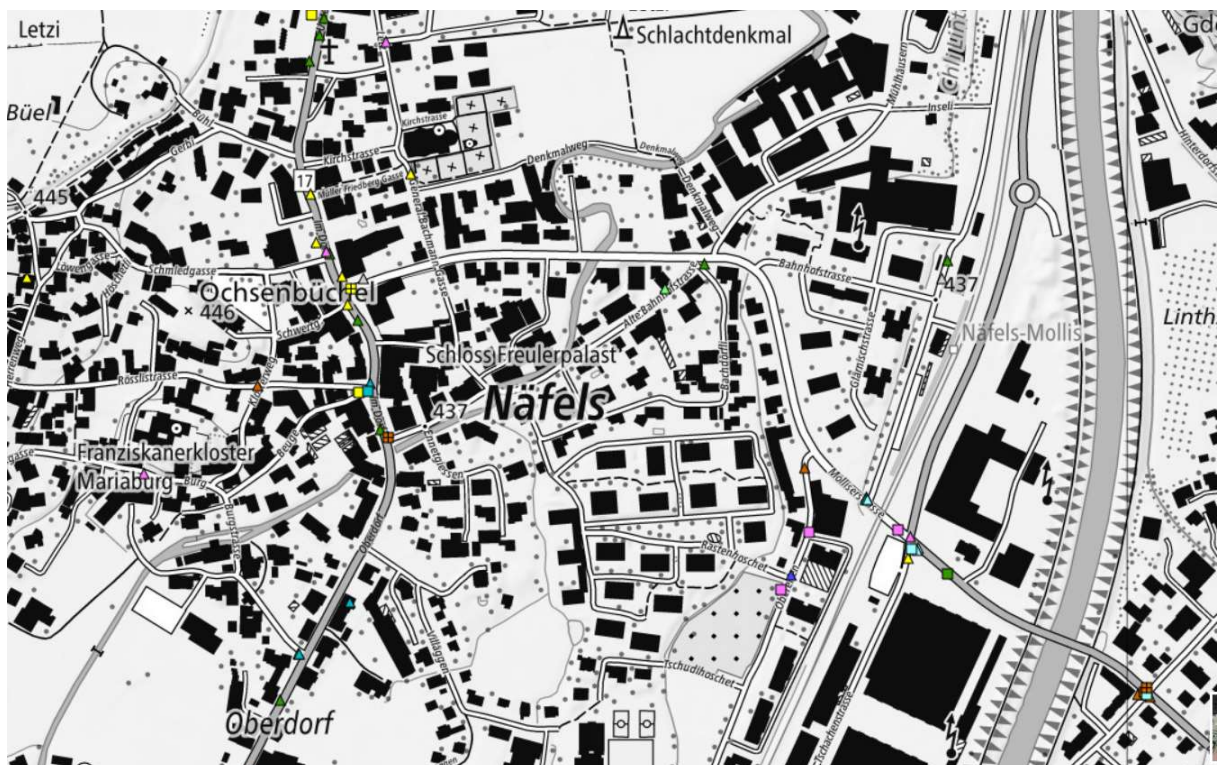
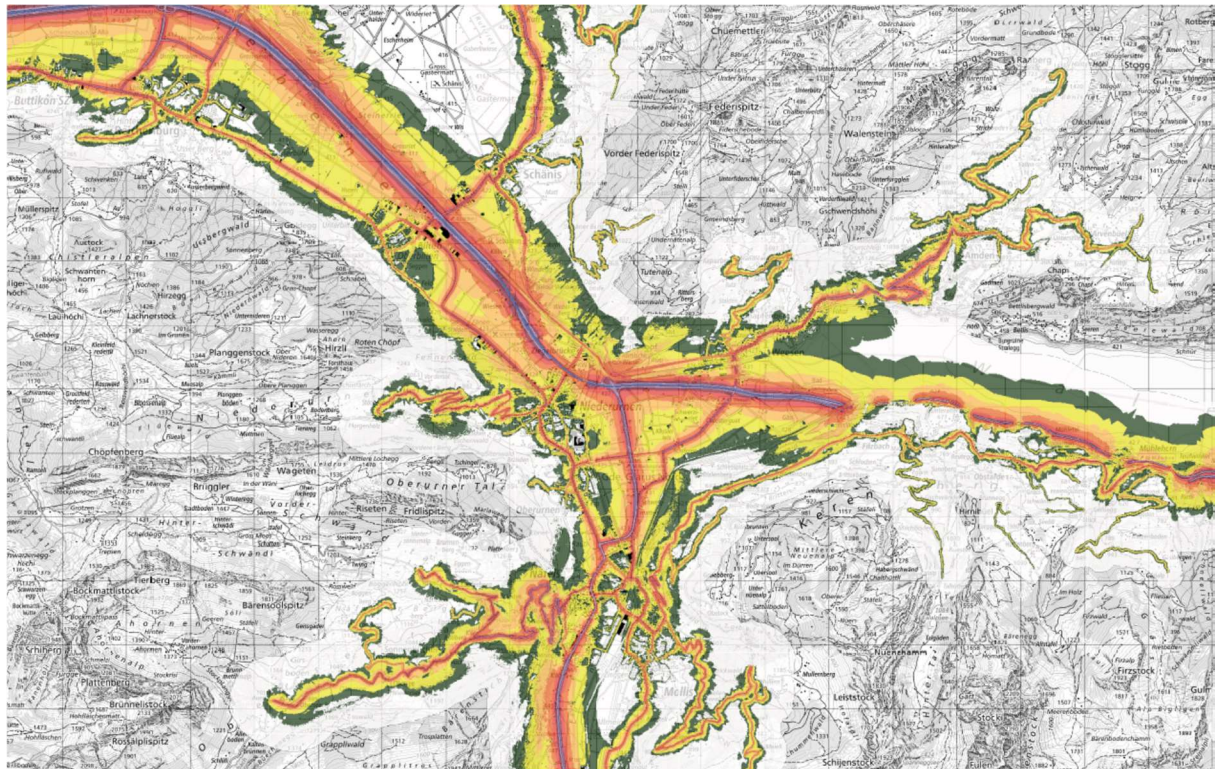


Abbildung 19: Unfälle mit Personenschaden, 2011 – 2022, am Beispiel Näfels. Die meisten Unfälle geschehen auf den Hauptachsen des MIV. Die Fussgängerunfälle sind gelb gekennzeichnet. Quelle: map.geo.admin.ch, Zugriff 27.07.2022.

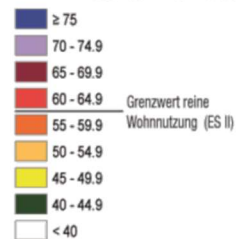
<sup>4</sup> Im Eigentum des Kantons

## 1.20 Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft

Der Verkehr zeigt verschiedene Auswirkungen auf Umfeld und die Umwelt. Zu nennen sind beispielsweise die Belastungen durch den Strassenverkehrsverkehrslärm (Abbildung 20). Auch die Eisenbahn verursacht Lärmbelastungen, jedoch sind betroffene Gebiete deutlich kleiner. Weitere Auswirkungen des Verkehrs betreffend den Ausstoss von Treibhausgasen, die Luftqualität (z.B. Feinstaubbelastung), der Flächenverbrauch, die Versiegelung oder die Trennwirkung durch Verkehrsinfrastrukturen.



Beurteilungspegel Lr [dB(A)] (06:00 - 22:00)



Für eine detailliertere Ansicht wenden Sie sich bitte an die Vollzugstellen.

Abbildung 20: Strassenverkehrslärm Tag

## 1.21 SWOT-Analyse

### Stärken

- Orte mit hoher Charakteristik und Identifikation
- Vorhandene, multimodale, leistungsfähige Infrastrukturen
- Dynamischer Raum mit Entwicklungsabsichten und -perspektiven

### Chancen

- RPG, Innenentwicklung, Erhöhung der Interaktionsdichte
- Digitalisierung und Trend zu Sharing/Multimodalität
- Potenzielle ÖV (Taktichte, Betriebszeiten, Anbindung)
- Potenzielle Veloverkehr (Velogesetz, E-Bike)
- Potenzielle Fussverkehr
- Sport- / Bewegungsförderung
- Integrierte Planung (Verkehrs- und Siedlungsprojekte mit landschaftlichen Ansprüchen untereinander abgestimmt)
- Agglomerationsprogramm als Möglichkeit zur Mitfinanzierung von Infrastrukturanlagen

### Schwächen

- stark beanspruchtes Strassennetz, insbesondere innerorts
- Lärm, Luftqualität, Feinstaub
- Unfälle, Sicherheit, insb. entlang der Hauptachsen
- Schulwegsicherheit, eingeschränkte Bewegungsfreiheit
- Zersiedelung
- Autoabhängigkeit
- Parkierung, v.a. in Zentren und hist. Strukturen
- Planungskultur und Fachkräftemangel: Noch wenig etablierte Planungskultur, insbesondere bei der Thematik Abstimmung Siedlung / Landschaft / Verkehr (Bsp. Unzureichende Entwicklung der ESP, unterschiedliche Ansprüche bei Gestaltung von Hauptstrassen innerorts)

### Risiken

- nichts tun -> wird zunehmend zu Blockaden führen (z.B. Bauvorhaben, die wegen mangelnder Erschliessung nicht bewilligt werden können)
- nicht tragbare Folgekosten (z.B. Werterhalt der Infrastrukturen)
- Zunehmende Stockungen und Staus
- Verschiedene Stossrichtungen der Akteure, Abwehrhaltungen, Verzichtsdebatten statt positiver Ansätze

## 1.22 Qualitäten und Konflikte

Basierend auf der obenstehenden Analyse und den Erkenntnissen aus den Velotouren, den Dorfspaziergängen zu den räumlichen Dorfbildern und den Diskussionen im Rahmen der Echoveranstaltungen lassen sich folgende Qualitäten und Konflikte ableiten

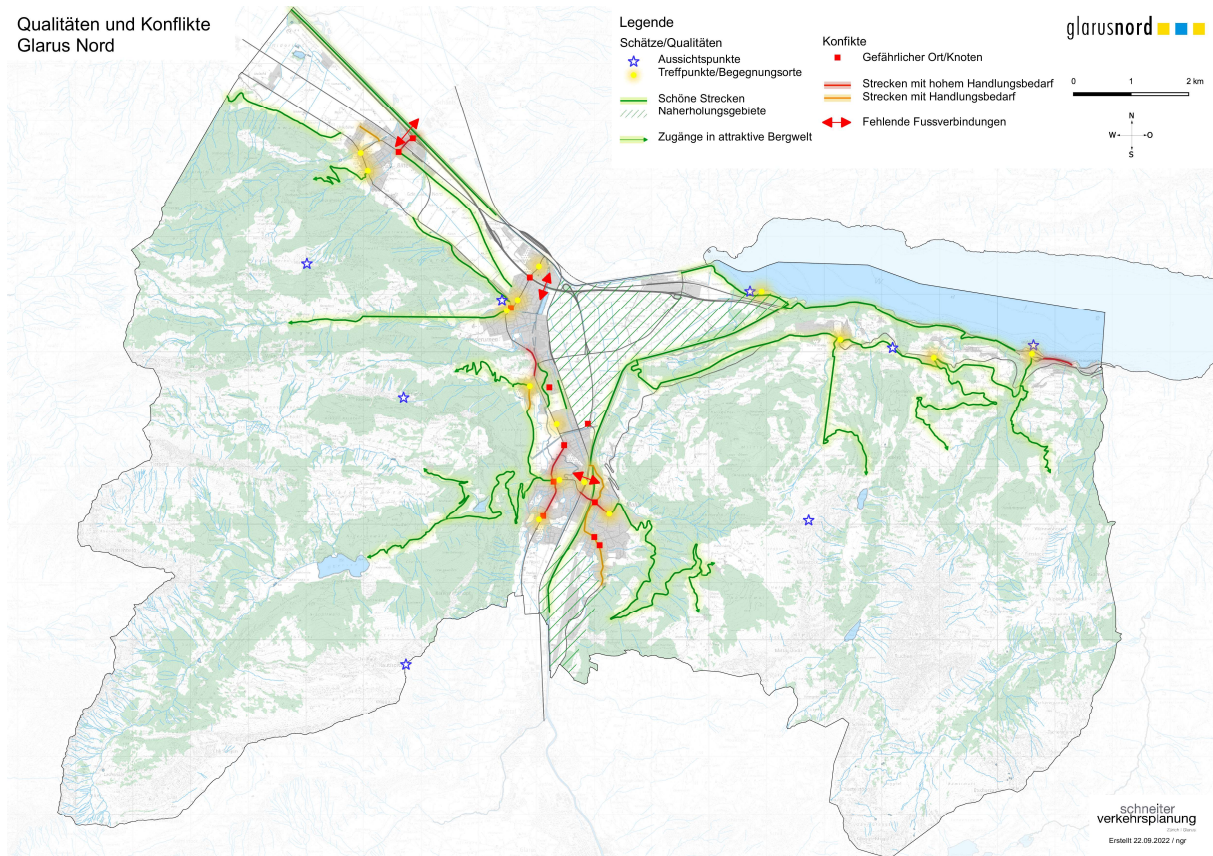


Abbildung 21: Qualitäten und Konflikte in Glarus Nord (vgl. auch Darstellung A3).

## 1.23 Fazit, Handlungsbedarf

Aufgrund der Analyse lässt sich der Handlungsbedarf in folgenden Punkten zusammenfassen:

- Infolge Wachstumsprognosen ist mit einer noch grösseren Nachfrage nach Mobilität zu rechnen.
- Es gibt störende Auswirkungen des Verkehrs in den Dorfkernen.
- Der Parkraum in den Dorfkernen ist mangelhaft organisiert.
- öV und Veloverkehr sind mässig attraktiv und verbesserungsfähig.
- Das Rückgrat der Raumentwicklung war bisher die Hauptstrasse (und der Treiber: das Auto); Die Raumplanung muss besser mit der Verkehrsentwicklung abgestimmt werden (zentrale Orte, ESP, Parkraumangebot in Abhängigkeit der öV-Erschliessungsgüte).
- Die vorhandenen, historisch gewachsenen, identitätsstiftenden und damit wertvollen Siedlungsstrukturen haben ein grosses Potenzial zur qualitätvollen Innenentwicklung.
- Die Zusammenarbeit bezüglich Abstimmung von Raum und Verkehr zwischen Gemeinde, Kanton und Bund muss verbessert werden («integrierte Planung»).

## 2 Mitwirkung

### 2.1 Onlineumfrage Gesamtbetrachtung Räumliche Dorfbilder - Leitbild

Für die Entwicklung von Glarus Nord erarbeitet die Gemeinde ein Leitbild. Zehn Leitgedanken zeigen, was für die Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr in Zukunft wichtig ist. Dazu lief vom 27.04.2022 bis am 27.05.2022 eine Umfrage. Die Resultate, insbesondere jene aus dem Themenfeld Verkehr, fliessen auch in die Erarbeitung des GVK ein.

### 2.2 Velotouren/Standaktionen

Mit der Bevölkerung wurden während der Erarbeitung des GVK verschiedene Ortschaften von Glarus Nord mit dem Velo erkundet. An diesen Anlässen wurden die verkehrlichen Herausforderungen und zukunftsfähige Stossrichtungen besprochen. Für jene Einwohnerinnen und Einwohner, welche nicht mit dem Velo unterwegs sind, fanden Standaktionen statt. Es fanden folgende Anlässe statt:

- Niederurnen/Oberurnen: Dienstag, 21.06.2022
- Näfels/Mollis: Donnerstag, 23.06.2022
- Bilten: Dienstag, 28.06.2022

Die Auswertung der Anlässe liegt in Form von Fotoprotokollen vor (vgl. Anhang).

### 2.3 Echoräume

Die erste Echoveranstaltung am 25.08.2022 baute auf den Erkenntnissen der Velotouren und der Online-Befragung auf und diente der Entwicklung von Szenarien. In der Grossgruppenveranstaltung wurden unterschiedliche Visionen entworfen und diskutiert, welche aufzeigten, wie die Gemeinde in Bezug auf Mobilität, Verkehr und Erschliessung aussehen könnte. Die Ergebnisse bilden einen wesentlichen Input für die strategische Ausrichtung des Gesamtverkehrskonzeptes (vgl. Anhang).

Die zweite Echoveranstaltung am 21.11.2022 legte den inhaltliche Schwerpunkt auf der Bewertung von Handlungsansätzen, welche aufzeigen, wie diese gesamtverkehrliche Strategie umgesetzt werden könnte. Die Handlungsansätze waren in die Themenbereiche «Mobilität in den Dörfern», «Mobilität zwischen den Dörfern», «Mobilität in der Freizeit» und «Mobilität zu Berufszwecken» gegliedert. Während dem interaktiven Teil des Abends wurden die Themenbereiche in Themenwerkstätten bearbeitet. Im ersten Teil der Werkstätten setzten sie sich in Kleingruppen zwecks Rollenspiel den Hut einer Interessensgruppe auf. Im zweiten Teil der Werkstätten nahmen die Teilnehmenden wieder ihre persönliche Perspektive ein. In diesem Schritt wurden die gesammelt Argumente nach ihrer Relevanz gewichtet und allfällige Kompromisse gesucht. Die Ergebnisse sind im Anhang verfügbar.

### 2.4 Schriftliche Mitwirkung

Vom 17.04.2023 bis 24.05.2023 wurde eine Vernehmlassung zum Gesamtverkehrskonzept durchgeführt. Die Eingaben werden in Tabellenform erfasst und ausgewertet. Generell konnte eine hohe Zustimmung zum Gesamtverkehrskonzept verzeichnet werden (Abbildung 22). Zudem hatten die Teilnehmenden die Möglichkeiten, die Themenfelder zu priorisieren (Abbildung 23) und individuelle Rückmeldungen zu erfassen (vgl. Tabelle im Anhang).



### 3 Abkürzungen und Glossar

AP	Arbeitsplätze
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAV	Bundesamt für Verkehr
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
EW	Einwohner
GVK	Gesamtverkehrskonzept
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NUP	Nutzungsplanung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
STEP AS	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur, Ausbauschritt
VSS	Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute
VZÄ	Vollzeitäquivalente

# Anhang

## Grundlagenliste

## Grundlagenliste:

### Bund

1. Sachplan Verkehr
2. Projekt Umfahrung Näfels, Mitteilung Regierungsrat 26. April 2022
3. Mikrozensus
  - Motorisierungsgrad
  - Verkehrsverhalten der Bevölkerung
4. ÖV-Güteklassen (ARE CH)
5. Unfälle (GIS map.geo.admin.ch)
6. Richtlinie Programm Agglomerationsverkehr
7. Verkehrsperspektiven 2050
8. Pendlerstatistik
9. Grundlagen Zukunftsbild
10. ISOS
11. IVS
12. Statistik BFS
  - Bevölkerung
  - Arbeitsplätze
  - Verkehrsleistung Personenkilometer
13. Geoportal Bund
  - Ladestationen
  - Lärm
  - Sharing-Angebote
  - Zeitreise

### Kanton

14. Kantonaler Richtplan 2018, insb. Text Kapitel E1 - E2
15. Raumbewertung Kanton (auf Website verfügbar 2019 - 2021)
16. Mobilitätskonzept Glarnerland, 11. April 2006 (Grundlage für den GRIP 2015)
17. Radroutennetz Kanton Glarus, Schlussbericht (HSR, Juni 2017)
18. ÖV: Fachbericht Ersatzangebot des Wegfalls des Halts der S25 beim Bahnhof Nieder-/Oberurnen (Oktober 2020)
19. Kantonale Energieplanung 2035
20. ÖV-Planung
  - Medienmitteilung 23.12.2021 vorhanden
  - Buskonzept Bilten – March – Gaster (Stand Vernehmlassung 2021)
21. Wirkungsanalyse ÖV 2012 - 2017

### Gemeinde

22. Konzeption Ortsplanung
23. Kommunalen Gemeinderichtplan (GRIP) von 2015
24. Revision Ortsplanung NUPII (Gesamtrevision Nutzungsplanung (NUP II))
  - Planungs- und Mitwirkungsbericht (Kapitel 17. Siedlung und Verkehr)
  - Zonenpläne Weitere Festlegungen (Juni 2020)
  - A12: Erschliessung Bauzonen (Juni 2020)
  - A12: Erschliessung Bauzonen: Fokusthemen (Juni 2020)

- A13: Verkehrsdaten Glarus Nord, Planungsbericht (Juni 2018)
- A13: Grundlageplan Öffentlicher Verkehr (Juni 2020)
- A13: Strassenklassierung und Dimensionierungsrichtlinie (Februar 2020, aktualisiert März 2022)
- A14: Grundlagenplan: Konzeptplan Zentren (Velo- und Fussverkehr, Juni 2020)
- A14: Grundlagenplan: Fuss- und Wanderwege (Juni 2020)
- A14: Grundlagenplan: Velowege (Juni 2020)
- 25. Rahmenplanung ESP Bahnhof Näfels/Mollis:
  - Zielbild und Strategie (September 2021)
  - Anhang (September 2021)
- 26. Langsamverkehr, Konzeption (April 2015)
- 27. Parkierungskonzept: April 2016 (Quelle: Website der Gemeinde)
  - Konzept 2016
  - Parkierungsreglement 01.01.2017
  - Gebührentarif 14.04.2021
  - Signalisationspläne Stand 2019
  - Korrektur- und Änderungspläne 2021
- 28. Unterlagen zum Thema Schulwegsicherheit:
  - Verkehrserschliessung Areal Schnegg, Näfels (November 2019)
  - Verkehrserschliessung Linth-Escher, Niederurnen (Juni 2020)
- 29. Auswertungsbericht Strategieworkshop Verkehr im Gemeinderat (Juni 2021)
- 30. Unterlagen zu den Tempo 30 Zonen in den Dörfern, einzelne Pläne, Zusammenstellung
- 31. Räumliche Dorfbilder
  - Text und Plan zu allen Ortschaften
  - Gesamtbetrachtung
  - Ergebnisse der Befragung zur Gesamtbetrachtung, Rohfassung, Jul. 2022
- 32. Mobilitätshub Filzbach / Recherche zu vorhandenen und potenziellen Sharingangeboten
- 33. Verkehrserhebungen (MIV, Velo)
  - Cyclomania (temporärer digitaler Zugang via Martin, Screenshot abgelegt)
  - Zählstellen ASTRA
  - Velo SchweizMobil (Zählstelle Ziegelbrücke)
- 34. Arealentwicklung Unterflechsen / Biäsche, Studie Metron
- 35. Konzept Erholungsgebiete: Bericht Ermittlung Handlungsbedarf Naherholungsgebiete, Kenntnisnahme Gemeinderat, Stand 16.04.2021
- 36. Konzept Entsorgungs-/ Sammelstellen (Skizzen auf Kartenausschnitten)
- 37. NUP II+ (PMB und Bauzonenkapazität)
- 38. ÖV-Umfrage Gemeinde (2016)
- 39. Anliegen Bevölkerung (Liste Stand 22.06.2022)
- 40. Parkierung Grossanlässe
- 41. Legislaturplanung
  - Legislaturplanung 2018 – 2022
  - Legislaturplanung 2023 – 2026

**Weitere**

- 42. ÖV
  - SBB Passagierfrequenz 2018
  - Fahrplanentwurf 2023
- 43. Öffentliches Grundeigentum

Stand: 10.08.2022, aktual. 23.03.2023

## Pläne A3

Werte und Konflikte

Verkehrserzeugung

Siedlungsentwicklung

# Qualitäten und Konflikte Glarus Nord

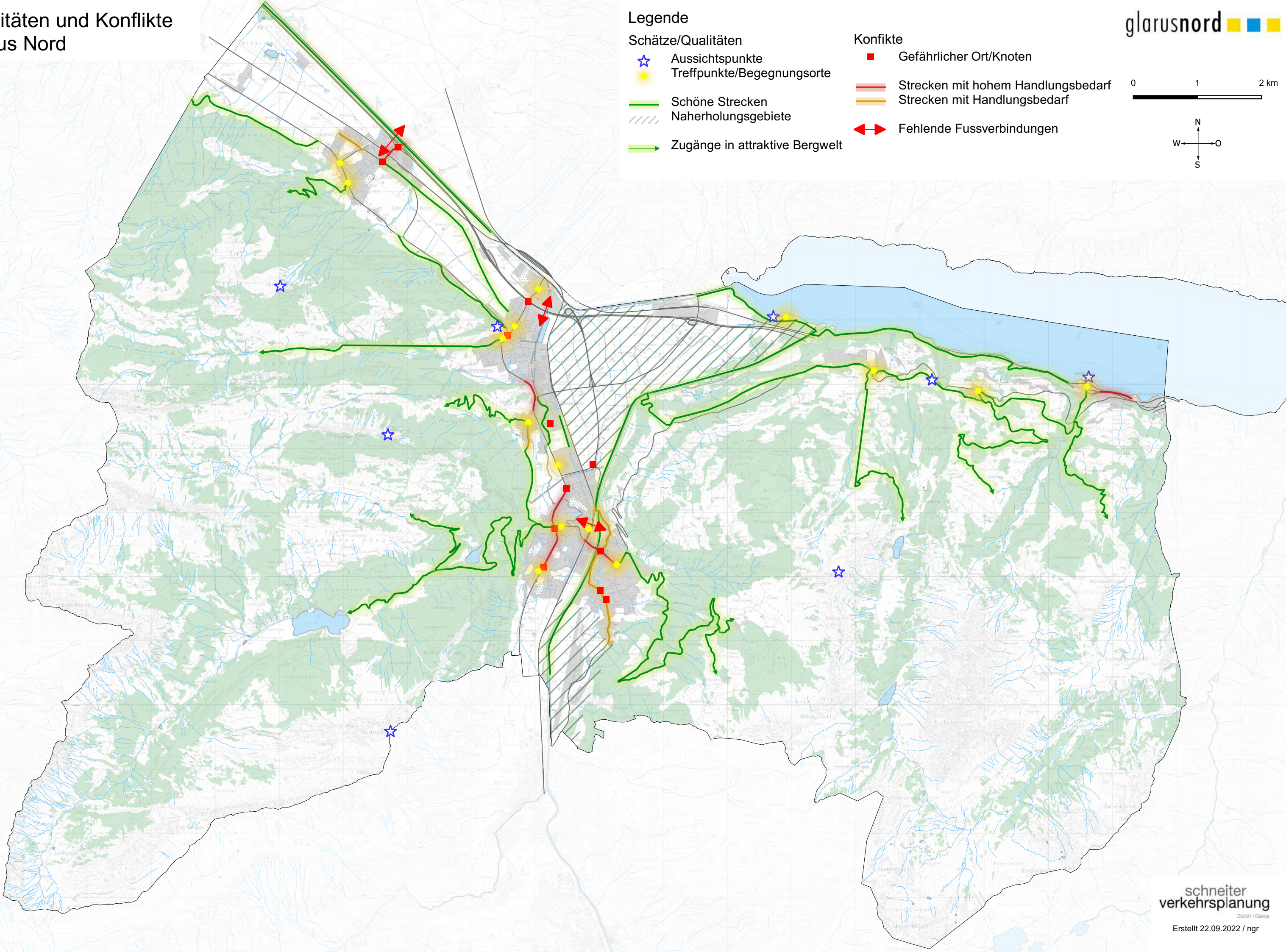
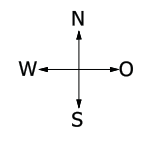
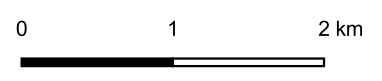
## Legende

### Schätze/Qualitäten

- ★ Aussichtspunkte
- Treffpunkte/Begegnungsorte
- Schöne Strecken
- /// Naherholungsgebiete
- Zugänge in attraktive Bergwelt

### Konflikte

- Gefährlicher Ort/Knoten
- Strecken mit hohem Handlungsbedarf
- Strecken mit Handlungsbedarf
- ↔ Fehlende Fussverbindungen

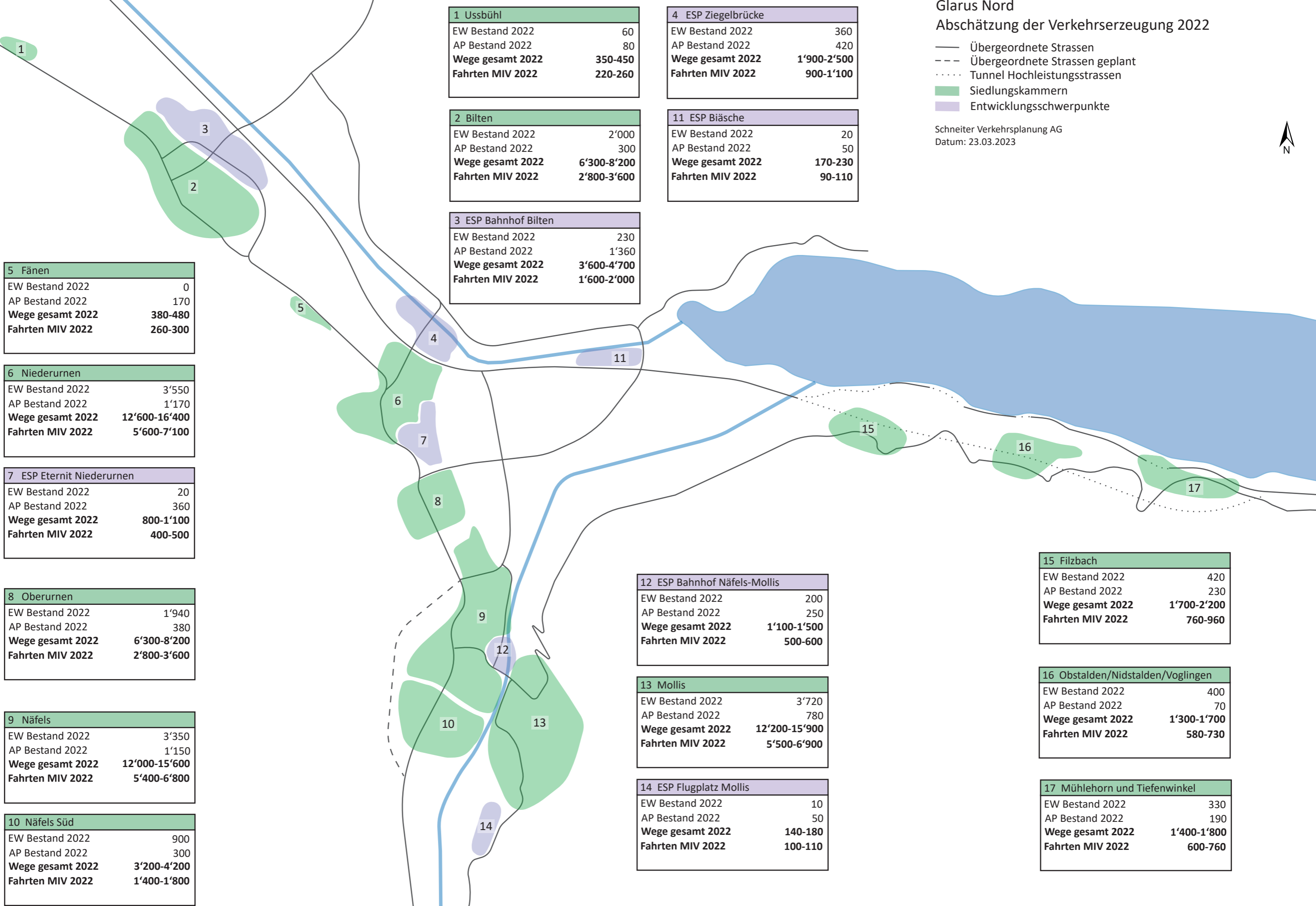


# Glarus Nord

## Abschätzung der Verkehrserzeugung 2022

- Übergeordnete Strassen
- - - Übergeordnete Strassen geplant
- ..... Tunnel Hochleistungsstrassen
- Siedlungskammern
- Entwicklungsschwerpunkte

Schneiter Verkehrsplanung AG  
Datum: 23.03.2023



5 Fänen	
EW Bestand 2022	0
AP Bestand 2022	170
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>380-480</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>260-300</b>

6 Niederurnen	
EW Bestand 2022	3'550
AP Bestand 2022	1'170
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>12'600-16'400</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>5'600-7'100</b>

7 ESP Eternit Niederurnen	
EW Bestand 2022	20
AP Bestand 2022	360
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>800-1'100</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>400-500</b>

8 Oberurnen	
EW Bestand 2022	1'940
AP Bestand 2022	380
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>6'300-8'200</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>2'800-3'600</b>

9 Näfels	
EW Bestand 2022	3'350
AP Bestand 2022	1'150
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>12'000-15'600</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>5'400-6'800</b>

10 Näfels Süd	
EW Bestand 2022	900
AP Bestand 2022	300
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>3'200-4'200</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>1'400-1'800</b>

1 Ussbühl	
EW Bestand 2022	60
AP Bestand 2022	80
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>350-450</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>220-260</b>

2 Bilten	
EW Bestand 2022	2'000
AP Bestand 2022	300
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>6'300-8'200</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>2'800-3'600</b>

3 ESP Bahnhof Bilten	
EW Bestand 2022	230
AP Bestand 2022	1'360
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>3'600-4'700</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>1'600-2'000</b>

4 ESP Ziegelbrücke	
EW Bestand 2022	360
AP Bestand 2022	420
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>1'900-2'500</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>900-1'100</b>

11 ESP Biäsche	
EW Bestand 2022	20
AP Bestand 2022	50
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>170-230</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>90-110</b>

12 ESP Bahnhof Näfels-Mollis	
EW Bestand 2022	200
AP Bestand 2022	250
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>1'100-1'500</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>500-600</b>

13 Mollis	
EW Bestand 2022	3'720
AP Bestand 2022	780
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>12'200-15'900</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>5'500-6'900</b>

14 ESP Flugplatz Mollis	
EW Bestand 2022	10
AP Bestand 2022	50
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>140-180</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>100-110</b>

15 Filzbach	
EW Bestand 2022	420
AP Bestand 2022	230
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>1'700-2'200</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>760-960</b>

16 Obstalden/Nidstalden/Voglingen	
EW Bestand 2022	400
AP Bestand 2022	70
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>1'300-1'700</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>580-730</b>

17 Mühlehorn und Tiefenwinkel	
EW Bestand 2022	330
AP Bestand 2022	190
<b>Wege gesamt 2022</b>	<b>1'400-1'800</b>
<b>Fahrten MIV 2022</b>	<b>600-760</b>



### Abschätzung der Verkehrserzeugung Glarus Nord, IST - Zustand V1, Berücksichtigung Lage

- Übergeordnete Strassen
- - - Übergeordnete Strassen geplant
- · · · · Tunnel Hochleistungsstrassen
- Siedlungskammern
- Entwicklungsschwerpunkte

Schneiter Verkehrsplanung AG  
Datum: 27.02.2023



# Glarus Nord

## Abschätzung der Verkehrserzeugung 2037

- Übergeordnete Strassen
- - - Übergeordnete Strassen geplant
- ..... Tunnel Hochleistungsstrassen
- Siedlungskammern
- Entwicklungsschwerpunkte

Schneiter Verkehrsplanung AG  
Datum: 23.03.2023



5 Fänen	
EW Potenzial 2035/40	0
AP Potenzial 2035/40	180
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>400-500</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>230-270</b>
<b>Entwicklung MIV Fahrten</b>	<b>stabil</b>

6 Niederurnen	
EW Potenzial 2035/40	3'800
AP Potenzial 2035/40	1'380
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>13'600-18'000</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>4'700-6'300</b>
<b>Entwicklung MIV Fahrten</b>	<b>Abnahme</b>

7 ESP Eternit Niederurnen	
EW Potenzial 2035/40	20
AP Potenzial 2035/40	400
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>900-1'200</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>320-430</b>
<b>Entwicklung MIV Fahrten</b>	<b>Abnahme</b>

8 Oberurnen	
EW Potenzial 2035/40	2'110
AP Potenzial 2035/40	410
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>6'800-9'000</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>2'400-3'200</b>
<b>Entwicklung MIV Fahrten</b>	<b>Abnahme</b>

9 Näfels	
EW Potenzial 2035/40	3'450
AP Potenzial 2035/40	1'190
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>12'200-16'200</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>4'300-5'700</b>
<b>Entwicklung MIV Fahrten</b>	<b>Abnahme</b>

10 Näfels Süd	
EW Potenzial 2035/40	1'450
AP Potenzial 2035/40	360
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>4'800-6'400</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>1'700-2'200</b>
<b>Entwicklung MIV Fahrten</b>	<b>Zunahme</b>

1 Ussbühl	
EW Potenzial 2035/40	70
AP Potenzial 2035/40	90
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>400-500</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>210-260</b>
<b>Entwicklung MIV Fahrten</b>	<b>stabil</b>

2 Bilten	
EW Potenzial 2035/40	2'420
AP Potenzial 2035/40	370
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>7'800-10'300</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>2'700-3'600</b>
<b>Entwicklung MIV Fahrten</b>	<b>Abnahme</b>

3 ESP Bahnhof Bilten	
EW Potenzial 2035/40	300
AP Potenzial 2035/40	1'960
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>6'300-8'400</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>2'200-2'900</b>
<b>Entw. MIV Fahrten</b>	<b>deutliche Zunahme</b>

4 ESP Ziegelbrücke	
EW Potenzial 2035/40	760
AP Potenzial 2035/40	450
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>3'100-4'100</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>1'100-1'400</b>
<b>Entw. MIV Fahrten</b>	<b>deutliche Zunahme</b>

11 ESP Biäsche	
EW Potenzial 2035/40	30
AP Potenzial 2035/40	370
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>900-1'200</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>410-520</b>
<b>Entwicklung MIV Fahrten</b>	<b>Zunahme</b>

12 ESP Bahnhof Näfels-Mollis	
EW Potenzial 2035/40	600
AP Potenzial 2035/40	550
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>2'900-3'800</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>1'000-1'300</b>
<b>Entw. MIV Fahrten</b>	<b>deutliche Zunahme</b>

13 Mollis	
EW Potenzial 2035/40	4'500
AP Potenzial 2035/40	940
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>14'600-19'400</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>5'100-6'800</b>
<b>Entwicklung MIV Fahrten</b>	<b>Abnahme</b>

14 ESP Flugplatz Mollis	
EW Potenzial 2035/40	10
AP Potenzial 2035/40	270
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>600-800</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>320-390</b>
<b>Entwicklung MIV Fahrten</b>	<b>Zunahme</b>

15 Filzbach	
EW Potenzial 2035/40	520
AP Potenzial 2035/40	280
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>2'100-2'700</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>720-960</b>
<b>Entw. MIV Fahrten</b>	<b>leichte Abnahme</b>

16 Obstalden/Nidstalden/Voglingen	
EW Potenzial 2035/40	460
AP Potenzial 2035/40	80
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>1'500-1'900</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>510-680</b>
<b>Entw. MIV Fahrten</b>	<b>leichte Abnahme</b>

17 Mühlehorn und Tiefenwinkel	
EW Potenzial 2035/40	390
AP Potenzial 2035/40	220
<b>Wege gesamt 2035/40</b>	<b>1'600-2'100</b>
<b>Fahrten MIV 2035/40</b>	<b>550-730</b>
<b>Entw. MIV Fahrten</b>	<b>leichte Abnahme</b>












### Abschätzung der Verkehrserzeugung Glarus Nord, SOLL - Zustand V1, Berücksichtigung Lage

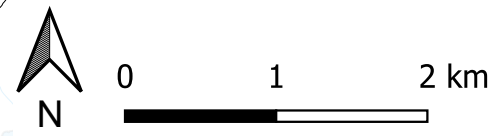
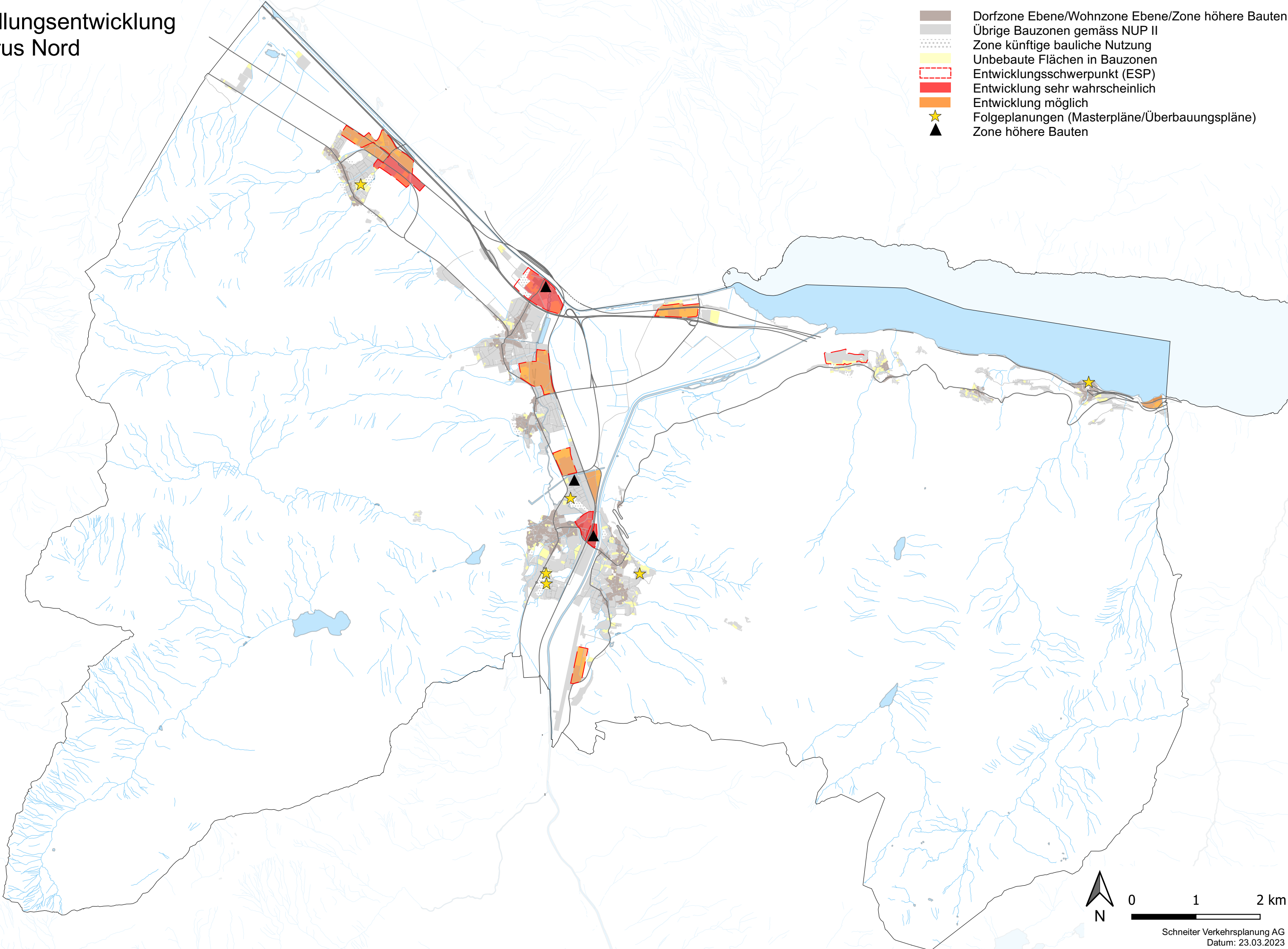
- Übergeordnete Strassen
- - - Übergeordnete Strassen geplant
- · · · · Tunnel Hochleistungsstrassen
- Siedlungskammern
- Entwicklungsschwerpunkte

Schneiter Verkehrsplanung AG  
Datum: 27.02.2023



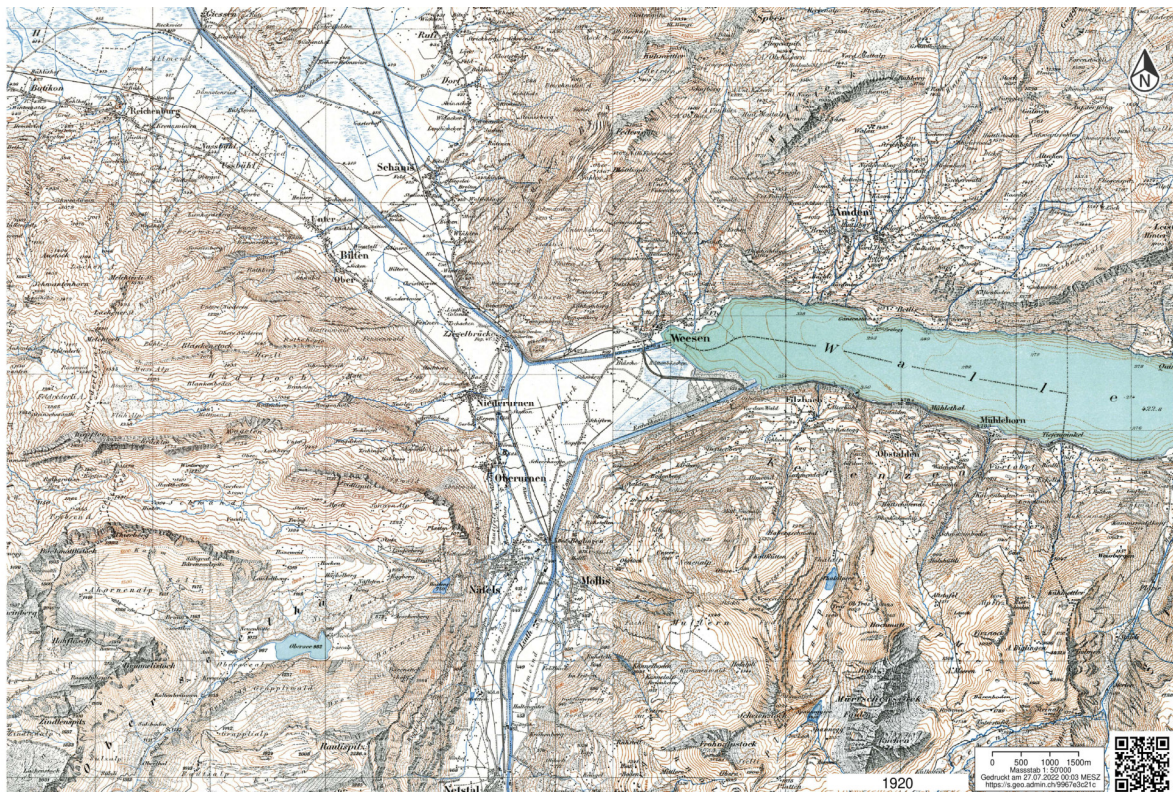
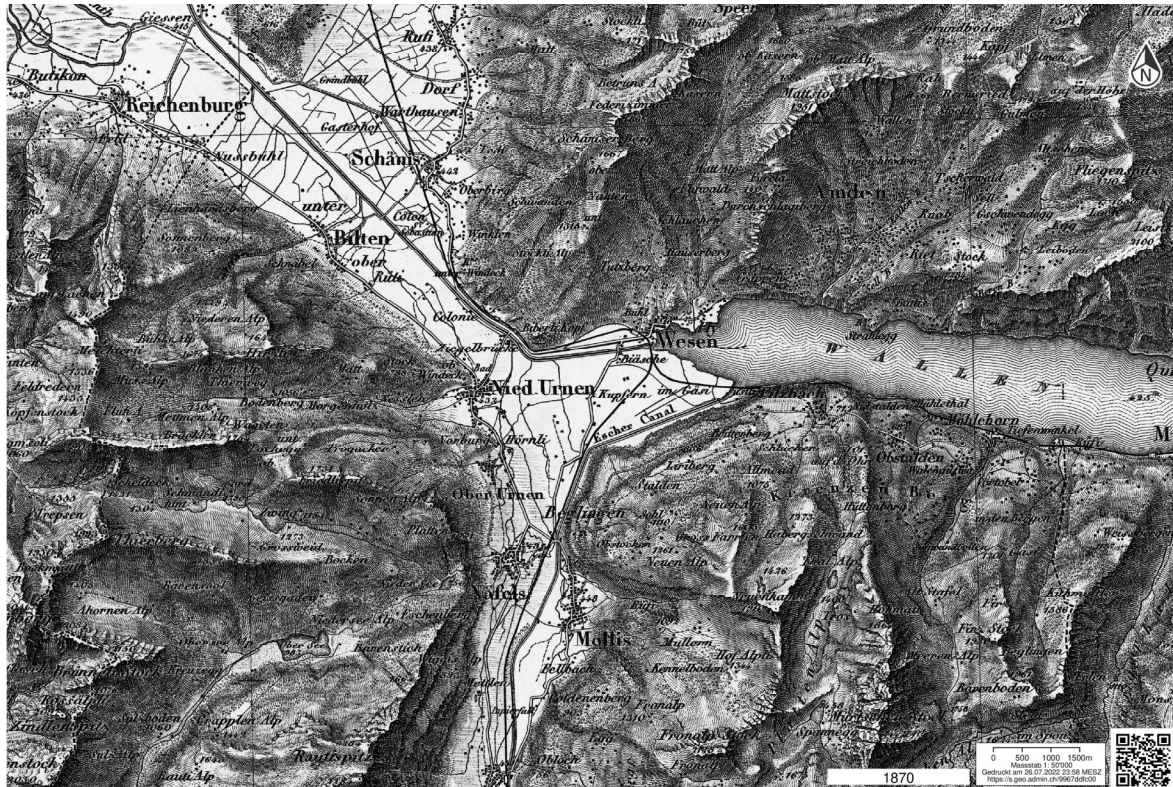
# Siedlungsentwicklung Glarus Nord

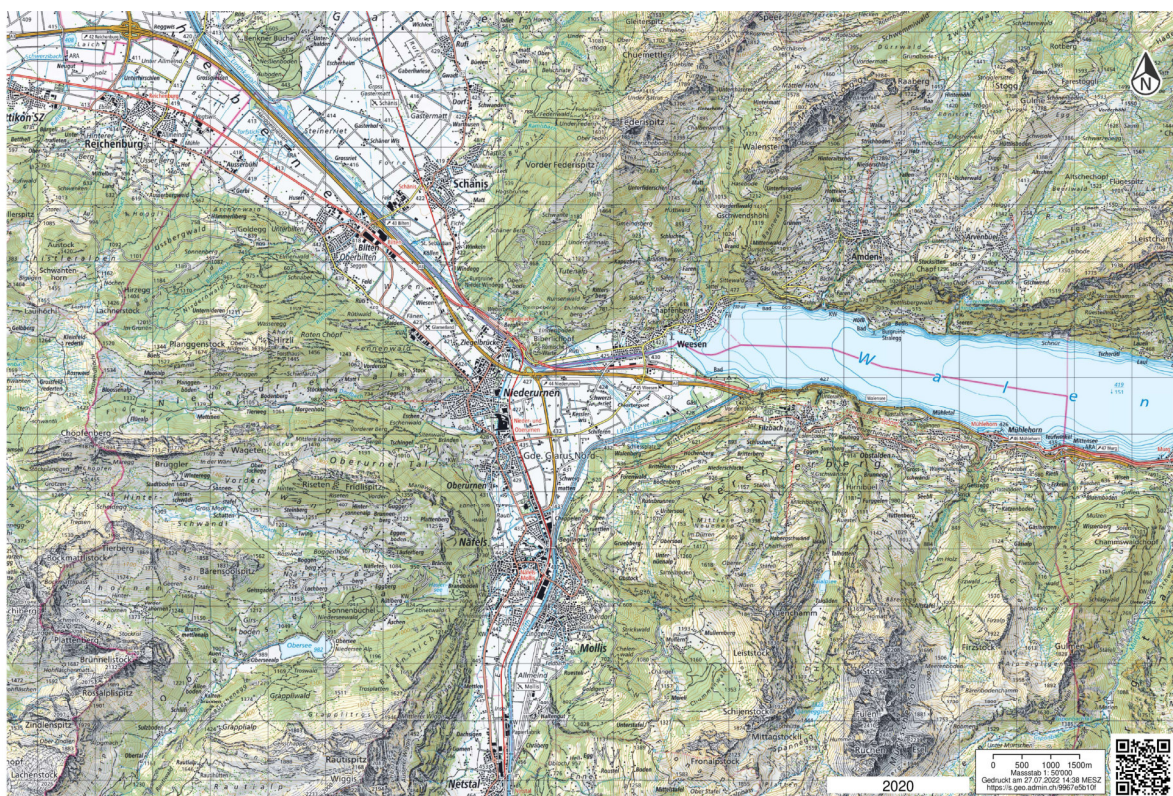
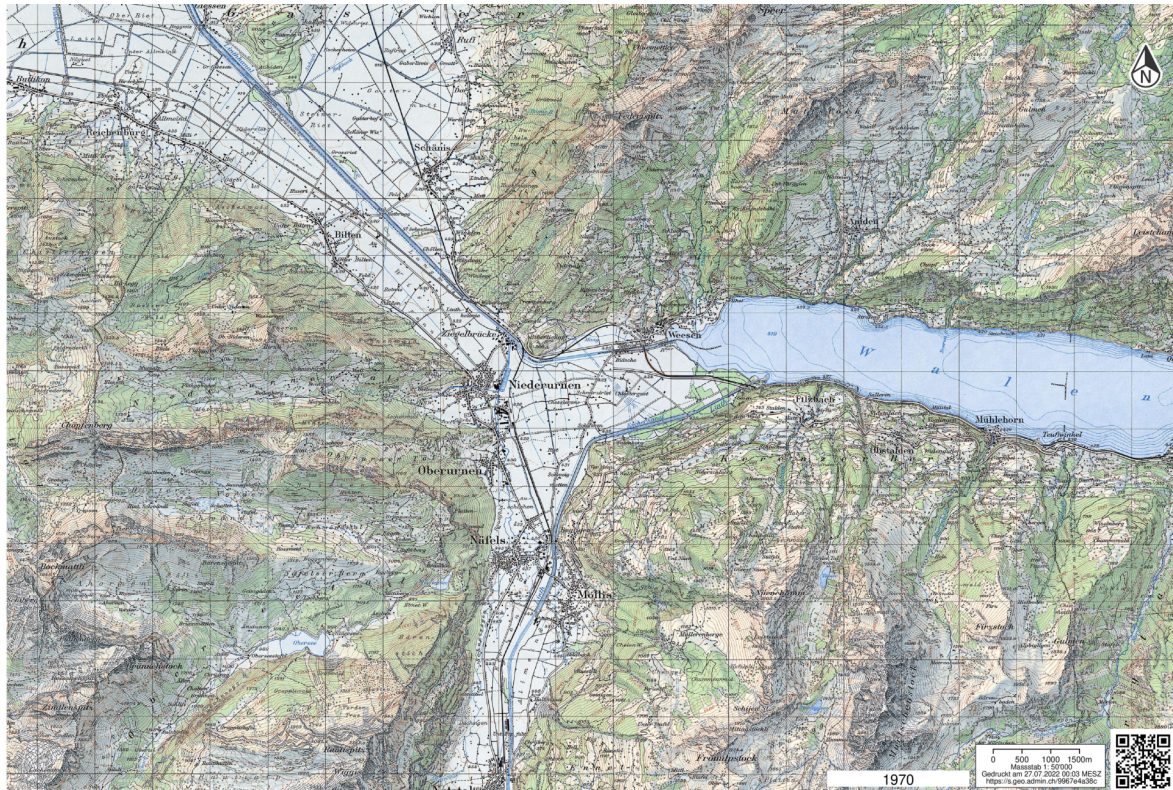
-  Dorfzone Ebene/Wohnzone Ebene/Zone höhere Bauten
-  Übrige Bauzonen gemäss NUP II
-  Zone künftige bauliche Nutzung
-  Unbebaute Flächen in Bauzonen
-  Entwicklungsschwerpunkt (ESP)
-  Entwicklung sehr wahrscheinlich
-  Entwicklung möglich
-  Folgeplanungen (Masterpläne/Überbauungspläne)
-  Zone höhere Bauten



## Ergänzende Unterlagen zur Analyse

### Landeskarten 1870, 1920, 1970, 2020





## Verkehrsmittelwahl (Modalsplit) im Vergleich

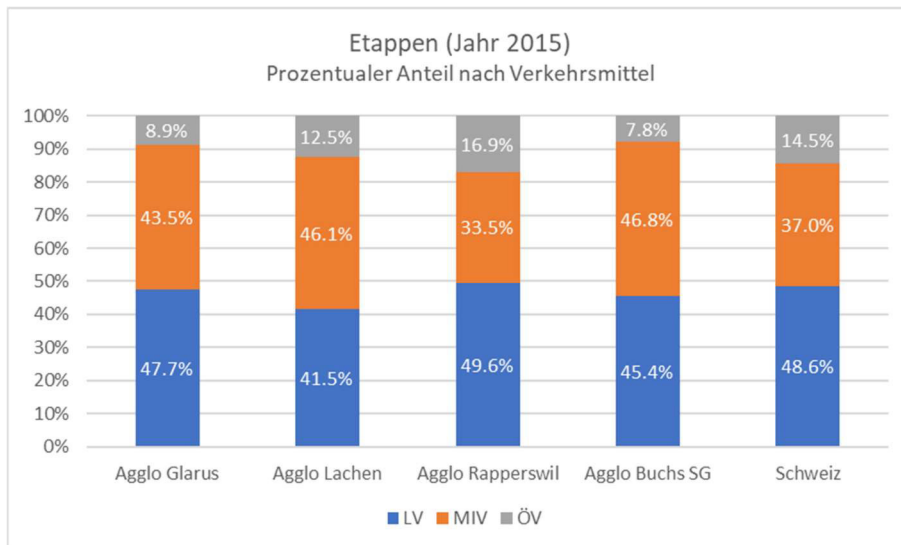


Abbildung 24: Verkehrsmittelwahl nach Etappen in ausgewählten Agglomerationen resp. im schweizerischen Durchschnitt. Im Vergleich zu anderen Agglomeratinen ist der Anteil des ÖV eher unterdurchschnittlich ausgeprägt. Quelle: BFS, Mikrozensus, 2015, Eigene Darstellung.

### Fahrzeitvergleiche (Matrix)

<b>MIV NVZ</b>	Bilten	Niederurnen	Oberurnen	Näfels	Mollis	Filzbach	Obstalden	Mühlehorn
<i>Bilten</i>		9	13	14	14	20	20	16
<i>Niederurnen</i>	9		8	10	12	20	21	16
<i>Oberurnen</i>	12	8		8	10	18	20	16
<i>Näfels</i>	14	9	8		7	14	18	14
<i>Mollis</i>	14	12	10	7		14	16	18
<i>Filzbach</i>	20	21	18	14	14		8	13
<i>Obstalden</i>	20	19	20	18	16	8		9
<i>Mühlehorn</i>	16	16	16	14	18	13	9	
<i>Glarus</i>	20	19	16	13	16	24	26	24
<i>Schwanden</i>	24	23	22	20	20	32	34	30
<i>Elm</i>	39	39	34	33	39	44	49	44
<i>Linthal</i>	39	39	34	33	39	44	49	44
<i>Sargans</i>	28	30	30	30	30	30	24	24
<i>Buchs SG</i>	41	46	46	46	43	41	36	36
<i>Wattwil</i>	34	33	36	36	36	46	46	41
<i>Wetzikon ZH</i>	32	36	36	34	36	46	46	41
<i>Rapperswil</i>	22	26	28	28	28	36	34	30
<i>Wädenswil</i>	28	32	32	34	34	41	41	36
<i>Pfäffikon SZ</i>	22	24	26	27	28	35	30	24
<i>Lachen</i>	16	20	22	22	22	30	34	30
<i>Chur</i>	50	50	50	50	50	50	45	45
<i>St. Gallen</i>	70	75	75	75	75	80	75	80
<i>Zürich Flughafen</i>	60	60	65	65	65	70	75	65
<i>Zürich HB</i>	55	60	60	60	60	70	65	60
<i>Zürich Wollishofen</i>	40	45	45	45	45	55	50	50
<i>Bern Bundesplatz</i>	145	150	150	155	155	160	155	150
Alle Angaben in Minuten								

<b>MIV HVZ</b>	Bilten	Niederurnen	Oberurnen	Näfels	Mollis	Filzbach	Obstalden	Mühlehorn
<i>Bilten</i>		10	13	16	16	24	22	18
<i>Niederurnen</i>	10		8	11	13	22	21	17
<i>Oberurnen</i>	12	8		8	10	18	20	16
<i>Näfels</i>	16	11	8		7	15	18	16
<i>Mollis</i>	14	13	10	7		14	16	19
<i>Filzbach</i>	24	22	18	14	14		8	14
<i>Obstalden</i>	22	19	20	18	16	8		10
<i>Mühlehorn</i>	16	17	16	16	19	14	10	
<i>Glarus</i>	20	19	18	14	16	24	26	24
<i>Schwanden</i>	24	23	22	21	20	32	34	30
<i>Elm</i>	39	39	34	33	39	44	49	44
<i>Linthal</i>	39	39	34	33	39	44	49	44
<i>Sargans</i>	28	30	30	30	30	30	24	24
<i>Buchs SG</i>	41	46	42	43	46	41	36	36
<i>Wattwil</i>	36	34	36	36	36	46	46	43
<i>Wetzikon ZH</i>	36	36	36	34	36	46	46	42
<i>Rapperswil</i>	28	28	30	30	30	36	34	32
<i>Wädenswil</i>	30	32	32	35	35	41	41	38
<i>Pfäffikon SZ</i>	22	26	28	28	28	35	31	25
<i>Lachen</i>	16	20	22	22	22	30	35	31
<i>Chur</i>	50	50	50	50	50	50	45	45
<i>St. Gallen</i>	70	75	75	75	75	80	75	80
<i>Zürich Flughafen</i>	65	65	70	70	70	75	80	70
<i>Zürich HB</i>	65	70	70	70	70	80	75	70
<i>Zürich Wollishofen</i>	45	50	50	50	50	60	55	55
<i>Bern Bundesplatz</i>	160	165	165	170	170	175	170	165
Alle Angaben in Minuten								

ÖV	Bilten Zentrum	Niederurnen Ochsenplatz	Oberurnen Feuerwehrplatz	Näfels Schulhaus (Freulerpalast)	Mollis Vorderdorf (Station Kirchplatz oder Baumgarten)	Filzbach Sportzentrum	Obstalden Post	Mühlehorn Bahnhof
<i>Bilten Zentrum</i>		9	27	28	46	36	32	20
<i>Niederurnen Ochsenplatz</i>	9		5	6	22	28	27	16
<i>Oberurnen Feuerwehrplatz</i>	27	5		4	19	26	30	19
<i>Näfels Schulhausplatz (Freulerpalast)</i>	30	6	6		15	23	27	24
<i>Mollis Vorderdorf (Station Kirchplatz oder Baumgarten)</i>	43	22	19	15		15	18	26
<i>Filzbach Sportzentrum</i>	35	30	28	23	15		5	13
<i>Obstalden Post</i>	32	28	30	26	19	6		9
<i>Mühlehorn Bahnhof</i>	16	18	16	19	26	11	9	
<i>Glarus</i>	28	23	22	15	15	24	28	37
<i>Schwanden</i>	38	34	34	24	25	33	36	45
<i>Elm</i>	70	65	61	55	58	64	68	77
<i>Linthal</i>	65	60	59	53	52	70	75	85
<i>Sargans</i>	39	35	37	40	43	48	45	25
<i>Buchs SG</i>	56	52	55	58	63	62	59	40
<i>Wattwil</i>	43	36	39	42	46	50	47	35
<i>Wetzikon ZH</i>	58	52	56	58	63	66	62	51
<i>Rapperswil</i>	38	37	40	40	46	50	46	34
<i>Wädenswil</i>	41	37	41	41	48	51	48	36
<i>Pfäffikon SZ</i>	33	28	31	32	40	44	41	29
<i>Lachen</i>	31	26	29	32	42	39	36	24
<i>Chur</i>	57	52	55	57	63	75	78	50
<i>St. Gallen</i>	72	67	67	68	75	85	82	69
<i>Zürich Flughafen</i>	91	88	90	92	98	104	97	85
<i>Zürich HB</i>	60	56	60	62	68	69	65	54
<i>Zürich Wollishofen</i>	73	68	71	74	80	95	92	80
<i>Bern Bahnhof</i>	131	128	130	132	138	140	137	125

Alle Angaben in Minuten

<b>Velo</b>	Bilten	Niederurnen	Oberurnen	Näfels	Mollis	Filzbach	Obstalden	Mühlehorn
<i>Bilten</i>		12	17	21	26	45	52	65
<i>Niederurnen</i>	12		6	10	13	32	40	55
<i>Oberurnen</i>	18	5		6	10	27	36	55
<i>Näfels</i>	23	10	6		4	22	30	56
<i>Mollis</i>	27	15	11	5		18	26	55
<i>Filzbach</i>	66	53	49	43	39		9	39
<i>Obstalden</i>	72	58	55	49	44	7		31
<i>Mühlehorn</i>	69	54	53	54	53	16	8	
<i>Glarus</i>	51	37	34	26	23	42	50	80
<i>Schwanden</i>	71	56	53	46	43	62	69	100
<i>Elm</i>	142	128	125	118	115	133	141	171
<i>Linthal</i>	110	96	92	85	82	101	108	139
<i>Sargans</i>	148	133	133	133	132	90	83	78
<i>Buchs SG</i>	196	181	181	181	180	139	132	127
<i>Wattwil</i>	98	104	110	114	119	137	145	155
<i>Wetzikon ZH</i>	115	124	129	134	138	156	164	175
<i>Rapperswil</i>	71	79	85	89	93	112	120	130
<i>Wädenswil</i>	99	112	118	122	127	145	153	164
<i>Pfäffikon SZ</i>	71	84	89	98	98	117	125	135
<i>Lachen</i>	52	62	71	75	79	98	106	116
<i>Chur</i>	238	223	223	224	223	182	175	170
<i>St. Gallen</i>	238	244	250	254	258	277	285	295
<i>Zürich Flughafen</i>	205	215	220	223	228	246	254	265
<i>Zürich HB</i>	168	176	182	188	191	209	217	228
<i>Zürich Wollishofen</i>	155	168	174	178	183	201	209	220
<i>Bern Bundesplatz</i>	547	561	565	570	573	593	601	612
Alle Angaben in Minuten								

Linienetz ÖV (2020)

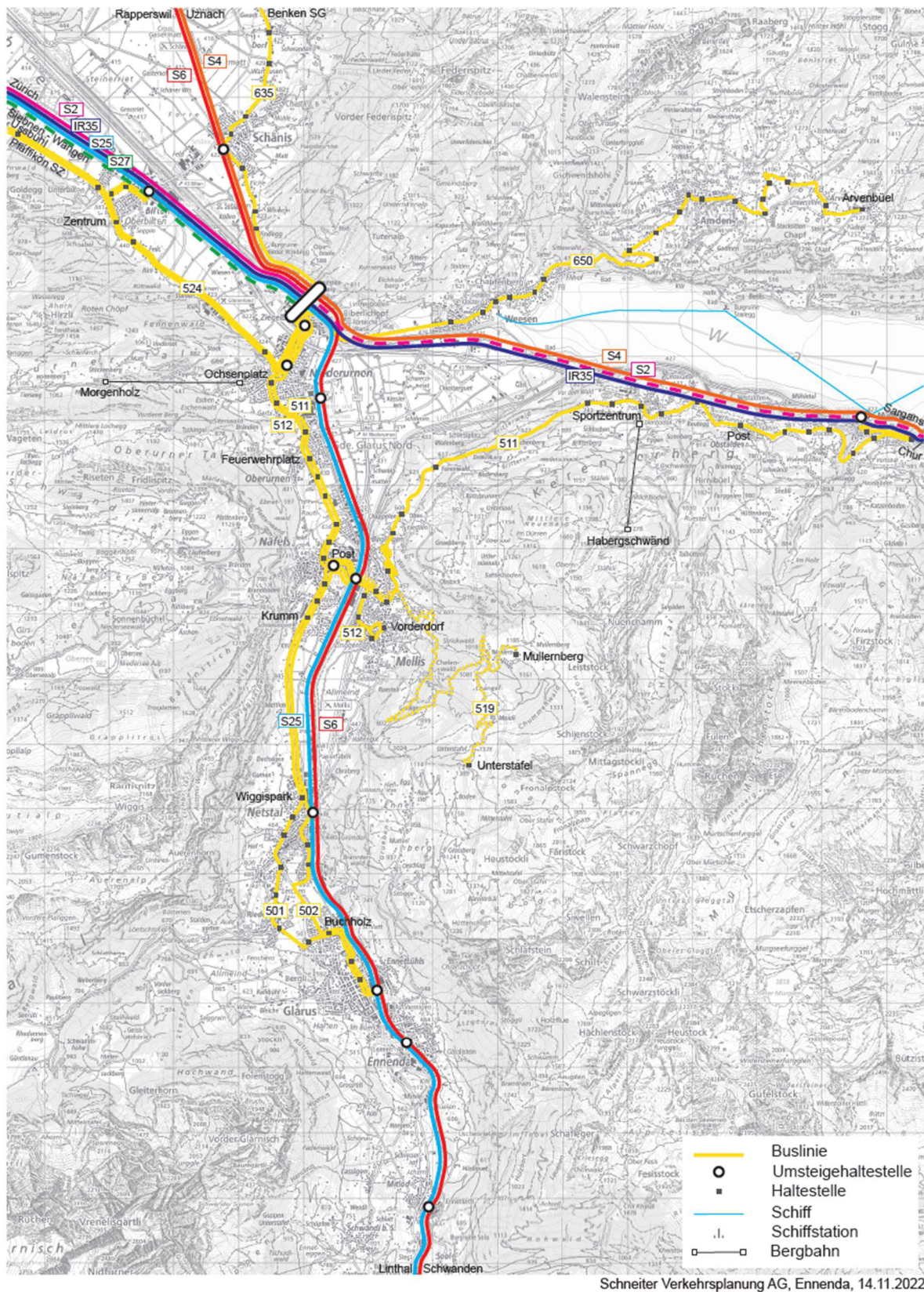
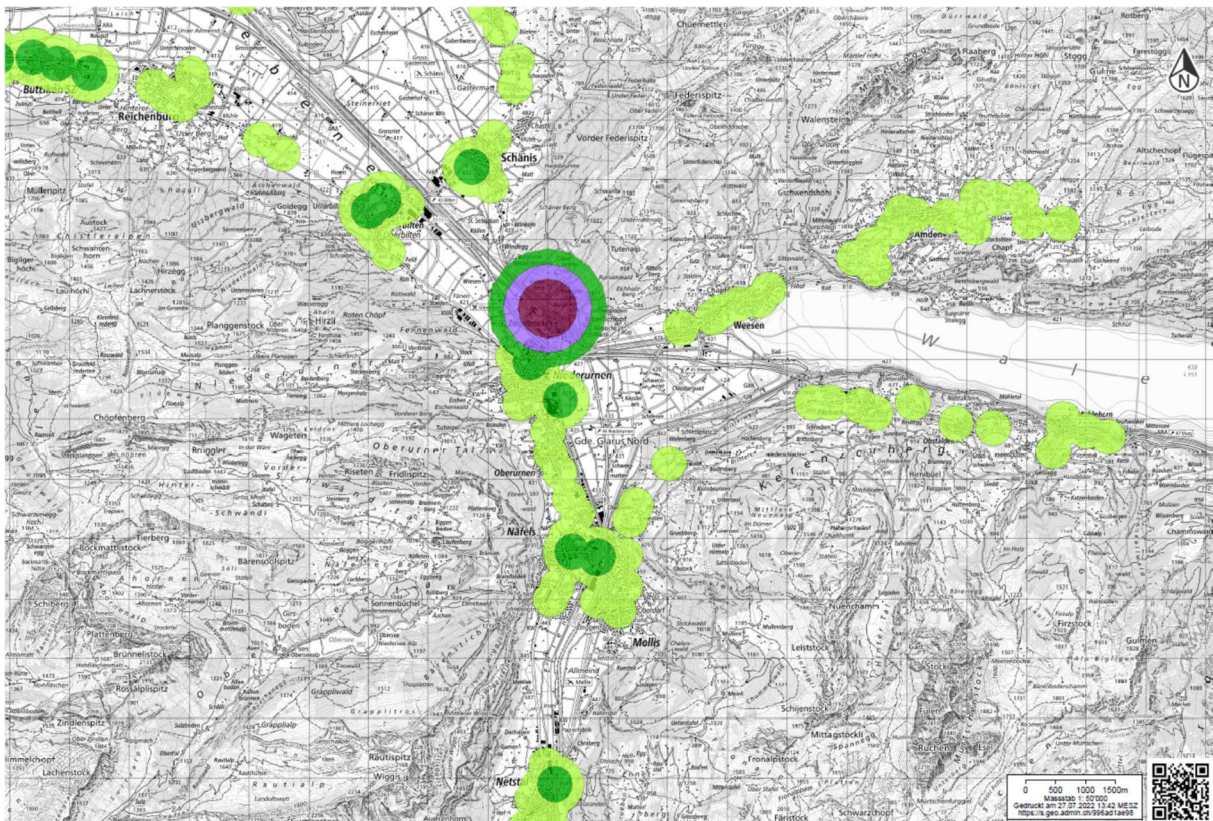


Abbildung 25: Linienübersicht Glarus Nord. Quelle: Karte: map.geo.admin, Daten: Kursbuch, Stand: 14.11.2022

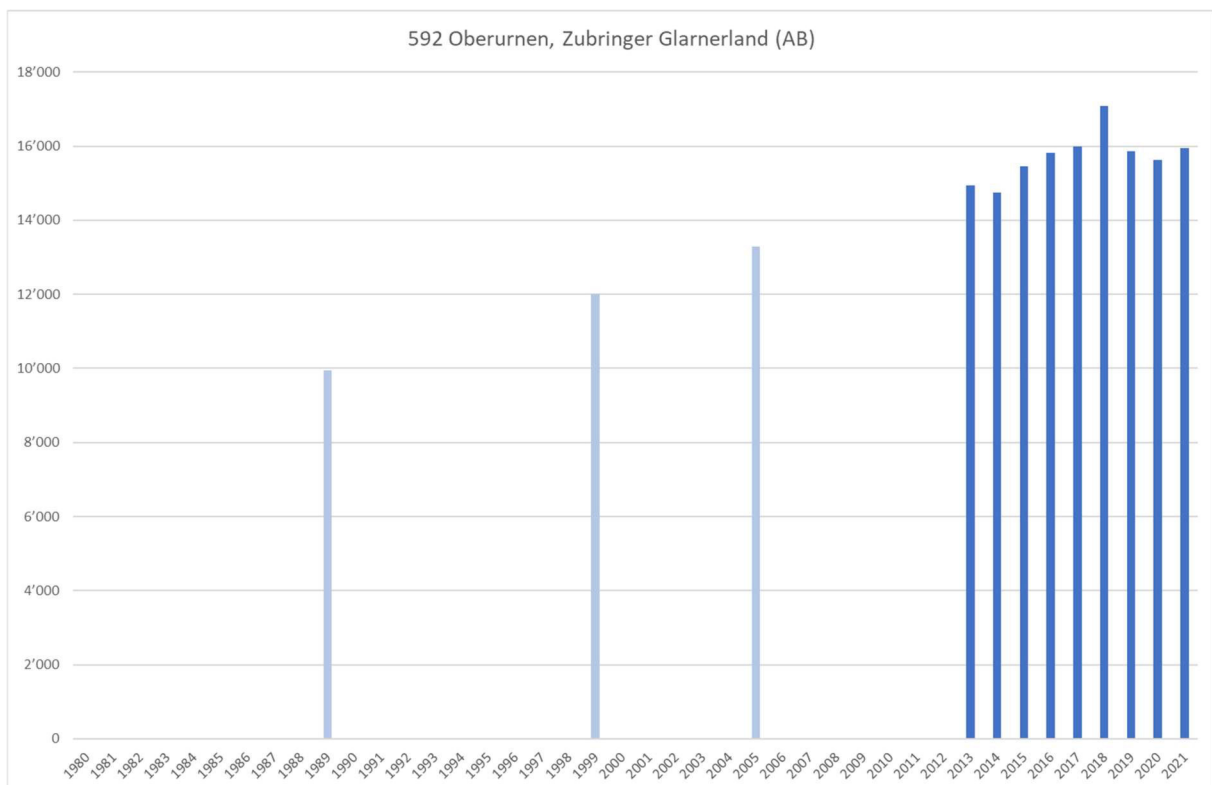
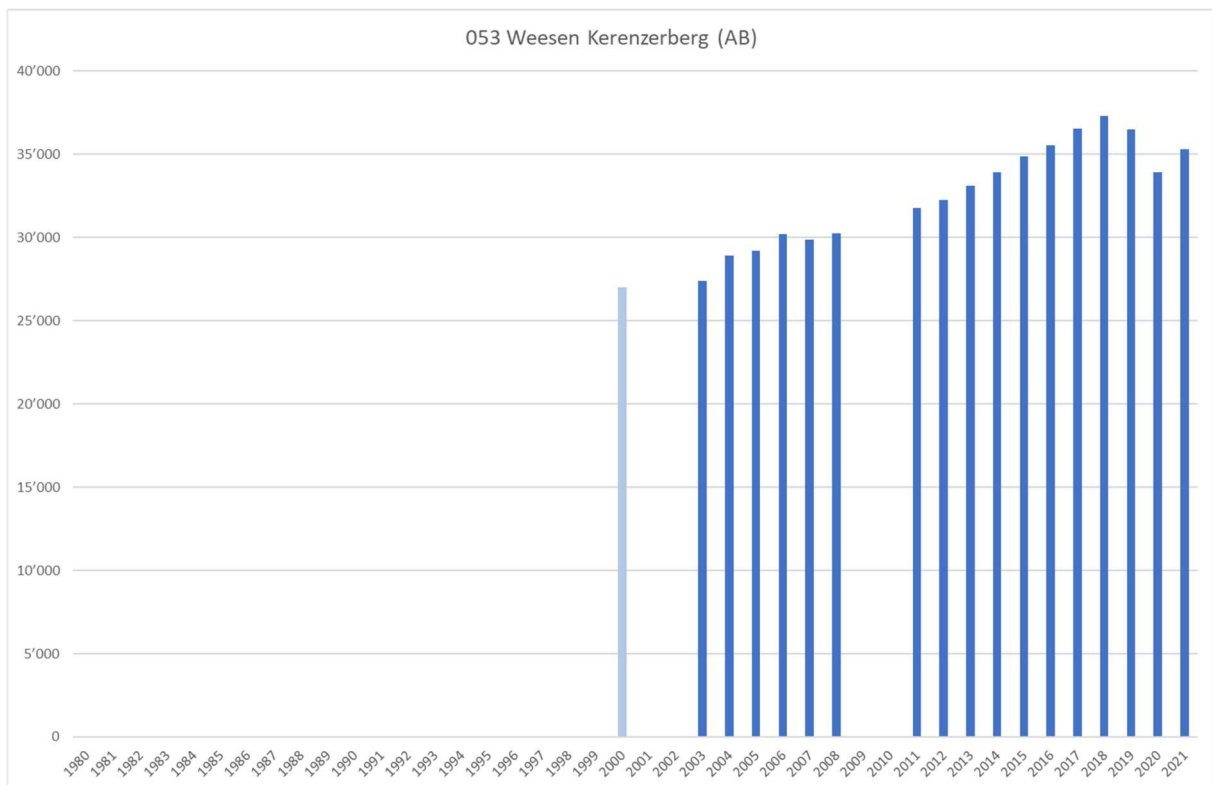
## ÖV-Güteklassen gemäss ARE CH



- Klasse A: sehr gute Erschliessung
- Klasse B: gute Erschliessung
- Klasse C: mittelmässige Erschliessung
- Klasse D: geringe Erschliessung

Abbildung 26: ÖV-Güteklassen gemäss ARE CH. Datenstand 23.03.2022. Quelle: map.geo.admin, Zugriff 27.07.2022)

## Verkehrserhebungen Strassennetz



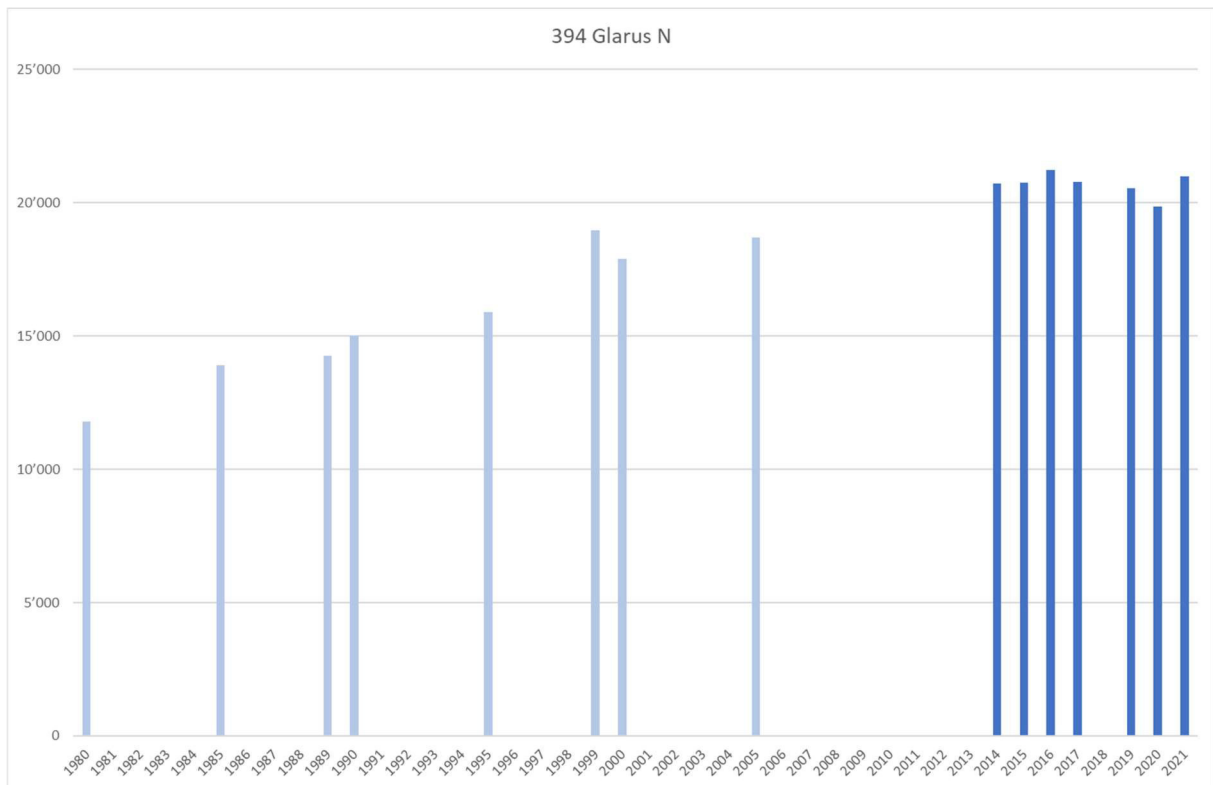


Abbildung 27: Verkehrsaufkommen (DTV) an ausgewählten Messstandorten. Die Angaben älteren Datums (hellblau) sind dem Mobilitätskonzept Glarnerland (2006) entnommen. Die Angaben neueren Datums (dunkelblau) stammen aus der Schweizerischen automatische Strassenverkehrsählung (SASVZ) des ASTRA. Das Verkehrsaufkommen hat kontinuierlich zugenommen. Der Rückgang im Jahr 2020 ist unter anderem mit den Covid-Einschränkungen zu erklären.

### Veloverkehr: Auswertung Cyclomania 2021

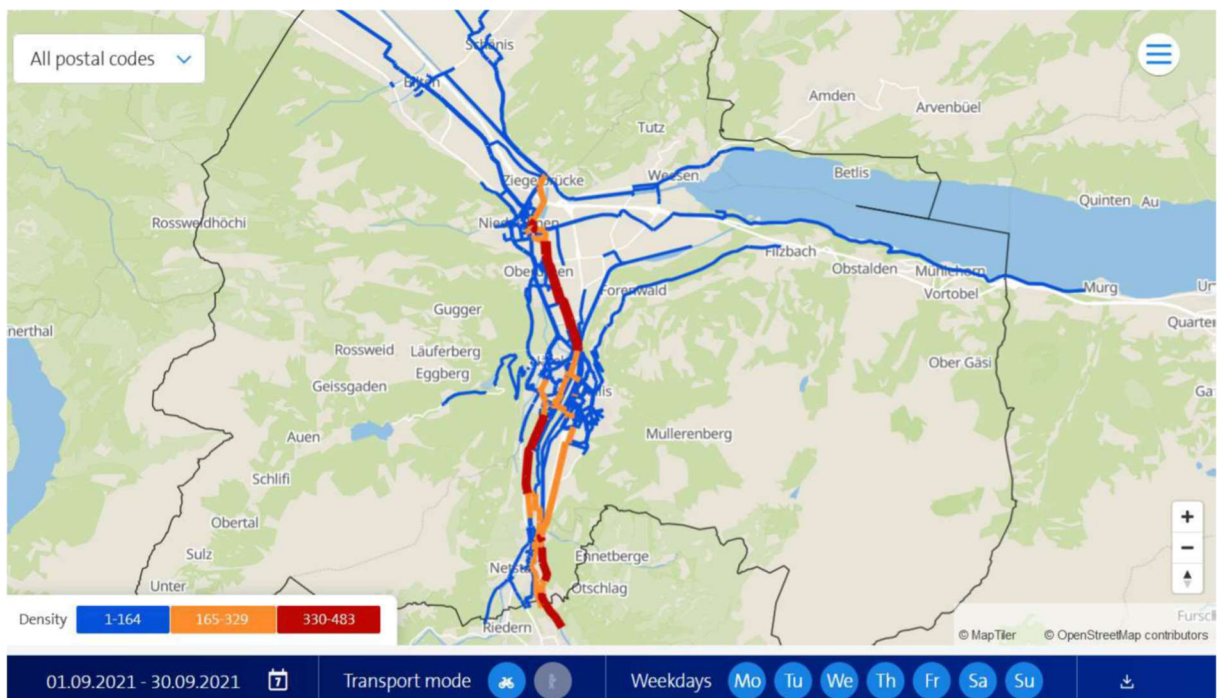


Abbildung 28: Visuelle Darstellung der Daten der Aktion Cyclomania im Sept. 2021.

## Ladestationen E-Mobilität, Stand 19.07.2022

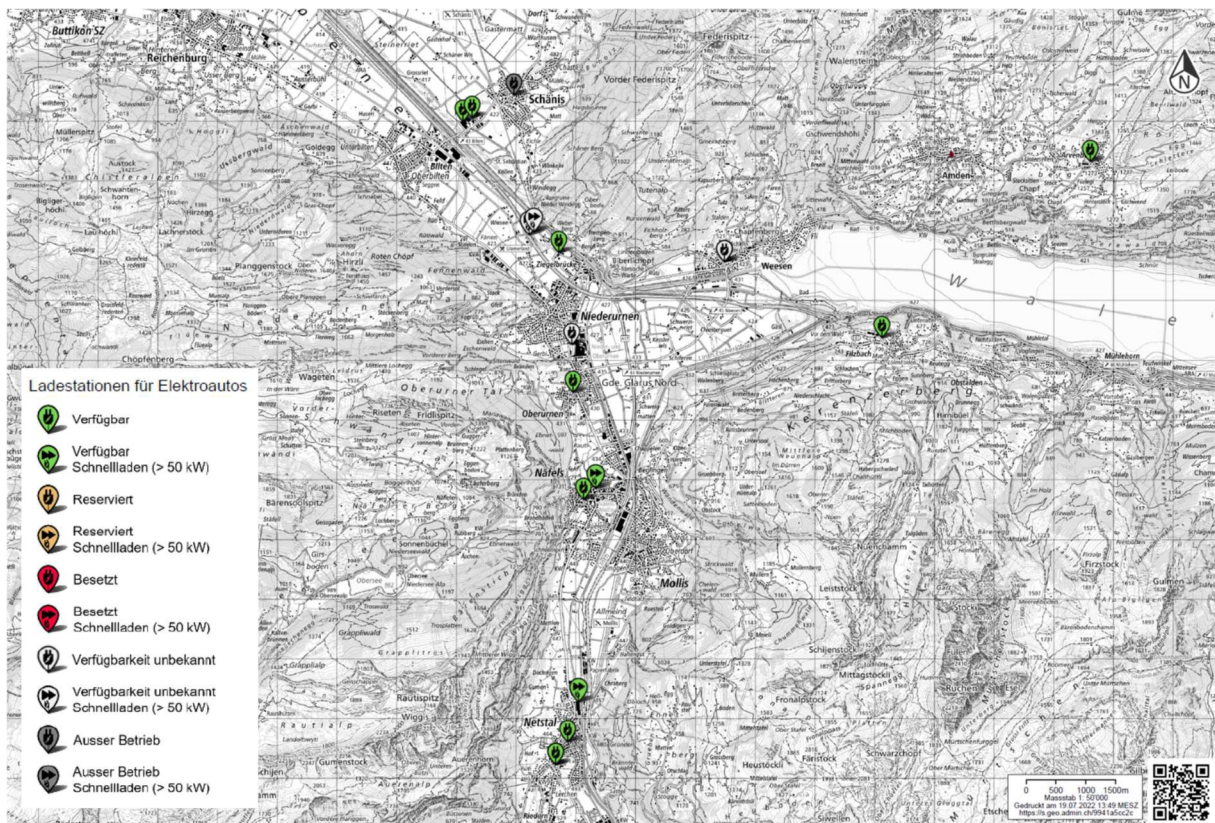


Abbildung 29: Ladestationen E-Mobilität, map.geo.admin.ch, Stand 19.07.2022

## Tabellenübersicht Massnahmen

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
E 1	ESP Näfels/Mollis	ÖV-Umsteigedrehscheibe, zweiter Perron	Ein zweiter Perron wird mittelfristig nötig, damit die S-Bahnen alle 15 Minuten fahren können und in Näfels-Mollis kreuzen können; damit werden jeweils zur «Achtelsymmetrie» auch gute Umsteigebeziehungen in alle Richtungen möglich	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Der Kanton hat den Antrag für den Bahn-Viertelstundentakt zwischen Ziegelbrücke und Schwanden in die Planungen STEP AS 2040/45 eingebracht. Finanzierung wird derzeit geprüft.</li> <li>_ Gemeinde unterstützt diese Stossrichtung (politischer Beschluss)</li> <li>_ Fahrplanprojekt und Bauprojekt zweiter Perron</li> </ul>	Angebotsbestellung: Kanton; Erstellung zweiter Person: BAV	Grundeigentümer: SBB Gemeinde	hohe Priorität	mittelfristig	x	Massnahme ÖV 1 Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 2	ESP Näfels/Mollis	ÖV-Umsteigedrehscheibe, Bushaltestelle	Die Bushaltestellen müssen mit behindertengerechten Haltekanten ausgestattet werden (Behindertengleichstellungsgesetz); Kundenlenkung, Sitzbänke, Informationssysteme, Wetterschutz (möglichst «gedecktes» Umsteigen, Nebenleistungen (Bancomat, Kiosk, Café, Alltags-Frischprodukte und weiteres mehr) sollen standardmässig verbessert werden.	_Projekt Bahnhofplatz, Prozess definieren	Gemeinde	Grundeigentümer: SBB	hohe Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 3	ESP Näfels/Mollis	ÖV-Umsteigedrehscheibe, Durchfahrt MIV bei Bushaltestelle sperren	Die Qualität und Sicherheit bei der Bushaltestelle soll verbessert werden, indem die Durchfahrt für den motorisierten Individualverkehr gesperrt wird.	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Projekt definieren</li> <li>_ Sperrung hoch priorisieren, Umsetzung mit Bauvorhaben verknüpfen (Koordination mit Infrastrukturmanagement)</li> </ul>	Gemeinde	Kanton, Grundeigentümer: SBB	hohe Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 4	ESP Näfels/Mollis	ÖV-Umsteigedrehscheibe, Shared Mobility-Angebote	Shared Mobility-Angebote sollen weiter etabliert werden	_ proaktiv Situation beobachten	Gemeinde und Private	Grundeigentümer: SBB, Anbieter Shared Mobility	mittlere Priorität	noch offen	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 5	ESP Näfels/Mollis	ÖV-Umsteigedrehscheibe, Mobilitätszentrale	Eine Mobilitätszentrale beim Bahnhof soll angestrebt werden.	_im Projekt Bahnhofplatz mitdenken und einplanen	Gemeinde	Transportunternehmen, z.B. SOB	mittlere Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 6	ESP Näfels/Mollis	ÖV-Umsteigedrehscheibe, Überprüfung der Haltestellenlage	Näfels-Mollis, Bahnhof Ost: Zusätzliche Haltestelle östlich der Bahnstrecke, beim Escherpark	_ Raumsicherung im ÜP Escherpark Verweis auf Massnahme ÖV 8	Grundeigentümer / Arealentwickler	Gemeinde / Kanton ÖV-Betreiber	hohe Priorität	kurzfristig		Massnahme ÖV 8
E 7	ESP Näfels/Mollis	Fussverkehr, Begegnungszone	Begegnungszone um den Bahnhof herum, evtl. inkl. Bahnhofstrasse; Durchgangssperre beim Bushof für MIV zu Gunsten besserer Aufenthaltsqualität.	_im Projekt Bahnhofplatz mitdenken und einplanen	Gemeinde	Grundeigentümer: SBB	mittlere Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 8	ESP Näfels/Mollis	Fussverkehr, Anbindung nach Norden	Promenade / Trottoir entlang den Gleisen nordwärts (bei blauer Baragge)	_im Projekt Bahnhofplatz mitdenken und einplanen	Gemeinde	Grundeigentümer: SBB	mittlere Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 9	ESP Näfels/Mollis	Fussverkehr, Begegnungsbereich	Begegnungsbereich bei der Giessenbrücke / Hotel Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Sanierung der Strasse kürzlich erfolgt</li> <li>_ Idee mittel- bis langfristig verfolgen</li> <li>_ ggf. Gelegenheit nutzen (z.B. Strassenabtausch Kanton und Gemeinde)</li> </ul>	Gemeinde	Kanton	mittlere Priorität	langfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge Massnahmen E 19, M2
E 10	ESP Näfels/Mollis	Fussverkehr, Anbindung Mollis	Zusätzliche optionale Brücke über die Linth zur Anbindung des Siedlungsgebiets von Mollis	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ in GRIP einfliessen lassen</li> <li>_ Projektprozess definieren für eine Umsetzung</li> </ul>	Gemeinde	Linthverwaltung, Kanton	mittlere Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 11	ESP Näfels/Mollis	Fussverkehr, Durchwegung	Durchwegungen verbessern, Fuss- und Velowege einplanen	_siehe bei Massnahme E 17 Hinweise für Sondernutzungsplanung	Gemeinde, in Kooperation mit Grundeigentümern / Arealentwicklern		hohe Priorität	noch offen	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge Massnahme E 17
E 12	ESP Näfels/Mollis	Fussverkehr, Querung Kreuzung Stichstrasse, Anbindung Obererlenstrasse (Schulweg)	Wegverbindungen aus dem Escherpark zur Obererlenstrasse (Schulweg), Optimierung Querung Stichstrasse / Molliserstrasse	_Dialog mit Kanton aufnehmen	Kanton	Gemeinde, Grundeigentümer	hohe Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge Massnahme E 17 Massnahme F 10
E 13	ESP Näfels/Mollis	Veloverkehr, Querung Stichstrasse	Veloführung bei der Kreuzung Stichstrasse / Molliserstrasse (insbesondere von Mollis in Richtung Näfels)	_Dialog mit Kanton aufnehmen	Kanton		hohe Priorität	mittelfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
E 14	ESP Näfels/Mollis	Veloverkehr, Bahnübergang Schwärzistrasse und neue Anbindung Schwärzistrasse	<p>_ Verkehrssicherheit bei der Verzweigung Schwärzistrasse / Industriestrasse beim heutigen Bahnübergang verbessern (kant. Radroute)</p> <p>_ bestehender Bahnübergang an der Schwärzistrasse nach Norden verschieben, um eine neue Verbindung Kleine Schwärzistrasse - Am Linthli - Schwärzistrasse zu schaffen.</p> <p>_ neue Fuss-/ Veloverbindung vom Bahnübergang Untere Linthbrücke bis Schwärzistrasse (entlang Stichstrasse)</p>	_ siehe Veloverkehr Massnahmen V 6 und V 7					x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge Massnahmen V 6 und V 7
E 15	ESP Näfels/Mollis	Veloverkehr, Abstellplätze	Veloabstellplätze am östlichen Zugang zur Unterführung	_ im Rahmen der Sondernutzungsplanung einfordern	Gemeinde	Grundeigentümer	hohe Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge Massnahme E 17
E 16	ESP Näfels/Mollis	Veloverkehr, Information	Information zum regionalen Veloroutennetz	_ Beschilderung überprüfen und ggf. bereinigen, ergänzen	Gemeinde	SchweizMobil, Kanton	mittlere Priorität	mittelfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 17	ESP Näfels/Mollis	Hinweise für Sondernutzungsplanungen	<p>Mit Sondernutzungsplanungen sind bei den angrenzenden Arealen Innentwicklungsprojekte zu ermöglichen. In den Sondernutzungsplanungen ist darauf zu achten:</p> <p>Eine grosse Nutzungsdichte liegt im öffentlichen Interesse;</p> <p>Die Freiraumstruktur mit Sichtachsen, öffentlichen und nicht öffentlichen Orten, Begegnungsorten, Publikumsnutzungen ist zu klären;</p> <p>Im Umfeld der Begegnungsbereiche sind im Erdgeschoss öffentlich orientierte Nutzungen anzustreben;</p> <p>Wichtige Ecken und Bereiche sind mit qualifizierten Verfahren besonders zu gestalten;</p> <p>Die Durchwegungen bei den Arealplanungen ist zu verbessern:</p> <p>_ Durchwegung im Escherpark sicherstellen</p> <p>_ Veloverbindung entlang Stichstrasse bis zur Personenunterführung (Escherpark)</p> <p>_ Durchwegung im Bereich Escherpark</p> <p>_ Durchwegung im Bereich Glärnischstrasse verbessern</p> <p>_ Durchwegung bei der Gewürzmühle verbessern</p> <p>_ Durchwegung beim Areal der Fritz Landolt AG (Mühlhäusern) verbessern</p>	_ im Rahmen der Sondernutzungsplanung einbringen und einfordern	Gemeinde	Grundeigentümer, Arealentwickler, Standortförderung	hohe Priorität	laufend	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 18	ESP Näfels/Mollis	Parkplatzbewirtschaftung, Parkplatzreduktion	<p>Die Parkierung ist zu bewirtschaften und die Erstellpflicht ist auf Grund der guten ÖV Erschliessungsgüte und der Verfügbarkeit von Shared Mobility-Angeboten und entsprechend der Zielsetzungen zu reduzieren.</p> <p>Die Parkierung ist pro Teilgebiet möglichst gemeinschaftlich zu planen. Die Langzeitparkplätze sind grundsätzlich in Tiefgaragen und / oder Parkhäusern anzubieten.</p> <p>Einforderung von Mobilitätsmanagements-Massnahmen bei Nutzungserweiterungen.</p>	_ im Rahmen der Sondernutzungsplanung einbringen und einfordern	Gemeinde	Grundeigentümern / Arealentwickler	hohe Priorität	laufend	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 19	ESP Näfels/Mollis	Strassenklassierung und -zuständigkeiten bereinigen	Strassenklassierung und -zuständigkeiten bereinigen (Mühlhäusern, Autschachen)	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan definieren	Gemeinde und Kanton zusammen	Landrat (Strassenkl.), Grundeigentümer	mittlere Priorität	noch offen	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge, Massnahme M 2

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
E 20	ESP Bilten	ESP Bilten, ÖV-Erschliessung	Mit dem bestehenden Busangebot ist der ESP ungenügend resp. teilweise nicht erschlossen. Es ist zu prüfen, wie das Busangebot optimiert werden kann.	_ Massnahmen zur Optimierung des Busangebots definieren, Busangebot während den Berufspendlerzeiten ausbauen.	Kanton und Gemeinde	Grundeigentümer	hohe Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 21	ESP Bilten	ESP Bilten, MIV- und Velo-Erschliessung Linth-Escherstrasse	_ Die Linth-Escherstrasse soll mit beidseitigem Trottoir und sicherer Veloführung (Hauptroute) erweitert werden, die Bushaltestellen sind in diesem Strassenzug behindertengerecht auszugestalten. Abbiegende Fahrzeuge sollen den Verkehrsfluss nicht behindern (z.B. Mittelzonen) _ Linth-Escherstrasse: BGK, in dem neben verkehrlichen Fragestellungen auch Siedlungsmassnahmen (Entwicklung der angrenzenden Bebauung, Vorplätze, Zufahrten) geklärt werden sollen	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan definieren _ BGK für Abschnitt Linth-Escherstrasse Industriegebiet Au vordringlich (grosse Änderungen der Strasse zeichnet sich ab: Erschliessung aufgrund Bauvorhaben Läderach) _ mit Entwicklung der Sägestrasse abstimmen	Gemeinde und Kanton	Standortförderung, Grundeigentümer	hohe Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 22	ESP Bilten	ESP Bilten, MIV- und Veloerschliessung Sägestrasse	_ Die Sägestrasse sollte mit beidseitigem Trottoir erweitert werden, die Bushaltestellen sind in diesem Strassenzug behindertengerecht auszugestalten	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan definieren _ mit Entwicklung der Linth-Escherstrasse abstimmen	Gemeinde und Kanton	Standortförderung, Grundeigentümer	hohe Priorität	mittelfristig		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 23	ESP Bilten	ESP Bilten, Strassenklassierung und -zuständigkeiten bereinigen	_ Strassenklassierung und -zuständigkeiten Linth-Escherstrasse und Sägestrasse bereinigen, möglicher Abtausch mit Hauptstrasse (Dorfstrasse) klären	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan definieren	Gemeinde und Kanton zusammen	Landrat (Strassenkl.),	mittlere Priorität	langfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge, Massnahme M 2
E 24	ESP Bilten	ESP Bilten, Schäniserstrasse	_ Klärung der Velowegführung	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan definieren	Kanton	ASTRA, Kanton SG	mittlere Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 25	ESP Bilten	ESP Bilten, Grabenstrasse	_ Klärung der Velowegführung	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan definieren	Gemeinde	Kanton	mittlere Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 26	ESP Bilten	ESP Bilten, Mobilitätsmanagement	Einforderung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Nutzungserweiterungen	_ proaktiv Situation beobachten _ siehe auch Massnahme K 2 Mobilitätsmanagement	Grundeigentümer, Arealentwickler	Gemeinde	mittlere Priorität	noch offen		Massnahme K 2
E 27	ESP Ziegelbrücke	ESP Ziegelbrücke, Ziegelbrückstrasse	_ Rahmenplanung: Vision für die angestrebte Entwicklung der Nutzung / Bebauung entlang der Strasse entwickeln _ BGK Ziegelbrückstrasse: Zielbild für die künftige Ausgestaltung und Organisation des Strassenraums Ziegelbrücke erarbeiten	_ Erstellung Rahmenplanung _ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan für BGK definieren	Kanton (BGK) Gemeinde (Rahmenplan)	Standortförderung, Grundeigentümer	hohe Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 28	ESP Ziegelbrücke	ESP Ziegelbrücke, Strassenabtausch Ziegelbrückstrasse oberer Abschnitt sowie Brunnenstrasse / Wiesenstrasse	_ Prüfung Strassenabtausch Brunnenstrasse/Wiesenstrasse und Ziegelbrückstrasse im oberen Bereich zwischen Kanton und Gemeinde _ Umbau des Knotens Wiesenstrasse und Badstrasse, Erweiterung der Brunnenstrasse mit beidseitigem Trottoir, Begegnungszone und evtl. Einbahnregime in der Ziegelbrückstrasse im oberen Bereich im Kern _ Bus-Umsteigehaltestelle Ziegelbrückstrasse bei der Migros.	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan definieren _ Machbarkeitsstudie der Erschliessung ESP Ziegelbrücke prüfen / erarbeiten _ Kosten-/Nutzenanalyse für Strassenabtausch machen	Gemeinde und Kanton zusammen	Landrat (Strassenkl.), Standortförderung, Grundeigentümer	mittlere Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge, Massnahme M 2

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
E 29	ESP Ziegelbrücke	ESP Ziegelbrücke, Reduktion Parkplatzstellpflicht	_ Parkierungsreglement oder Ergänzung Baureglement mit Reduktion der Erstllpflicht (vgl. GVK, Kapitel Parkierung)	_ siehe Parkierung	Gemeinde	Grundeigentümer, Standortförderung	hohe Priorität	kurzfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 30	ESP Ziegelbrücke	ESP Ziegelbrücke, Sondernutzungsplan	In ESP-Sondernutzungsplan soll geklärt werden: _ Anbindungen Fuss- und Veloverkehr an Bahnhof Ziegelbrücke und in Richtung Dorf Niederurnen (entlang Freiräume), Velowegverbindung Ochsenplatz-Ziegelbrücke abseits der Hauptstrasse, Velowegverbindung zwischen Niederurnen und Ziegelbrücke, arealinterne Wegführungen / Durchlässigkeit _ Fusswegverbindung durch den ESP hindurch abseits der Hauptstrasse entsprechend den Überlegungen im Masterplan und Aufenthaltsbereiche _ Die Parkierung ist zu bewirtschaften und die Erstllpflicht ist auf Grund der guten ÖV Erschliessungsgüte und der Verfügbarkeit von Shared Mobility-Angeboten und entsprechend der Zielsetzungen zu reduzieren. Die Parkierung ist pro Teilgebiet möglichst gemeinschaftlich zu planen. Die Langzeitparkplätze sind grundsätzlich in Tiefgaragen und / oder Parkhäusern anzubieten. _ Ver- und Entsorgung _ Einfordern von Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Nutzungserweiterungen	_ Rahmenbedingungen, Eckwerte und Zeitplan mit Beteiligten definieren	Grundeigentümer, Arealentwickler	Gemeinde, Standortförderung	hohe Priorität	mittelfristig	x	Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 31	ESP Niederurnen	ESP Niederurnen, ÖV-Erschliessung Bahn / Bus klären und weiterentwickeln	_ Je nach Entwicklung des Bahnangebots ist die ÖV Erschliessung zu verbessern; denkbar sind wieder bessere Angebote bei der Bahn, die Umlegung der bestehenden Buslinie über die Eternitstrasse oder die zusätzliche Führung eines Ortsbusses _ Der ESP ist minimal mit einer ÖV-Gütekategorie B / C zu erschliessen.	_ proaktiv Situation beobachten	Gemeinde und Kanton	Standortförderung, Grundeigentümer	mittlere Priorität	noch offen		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 32	ESP Niederurnen	ESP Niederurnen, kantonale Radroute	_ Entlang der Bahnhofstrasse und Linthlisteg verläuft die kantonale Radroute, die Sicherheit entlang dieser Route soll verbessert werden (Güter-/Anlieferverkehr)	_ detaillierte Schwachstellenanalyse _ Variantenstudium / Lösungsvorschläge erarbeiten	Gemeinde	Kanton	mittlere Priorität	kurzfristig		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 33	ESP Niederurnen	ESP Niederurnen, Veloverbindung Oberurnen und Niederurnen	_ Landstrasse und Eternitstrasse soll eine sichere kommunale Komfortveloroute erhalten zwischen Oberurnen und Niederurnen	_ detaillierte Schwachstellenanalyse _ Variantenstudium / Lösungsvorschläge erarbeiten _ Dialog mit Kanton (Umsetzung Velogesetz)	Gemeinde und Kanton		hohe Priorität	kurzfristig		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 34	ESP Niederurnen	ESP Niederurnen, Reduktion Parkplatzstellpflicht	_ Parkierungsreglement oder Ergänzung Baureglement mit Reduktion der Erstllpflicht (vgl. GVK, Kapitel Parkierung)	_ siehe Parkierung	Gemeinde	Grundeigentümer, Standortförderung	hohe Priorität	kurzfristig		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 35	ESP Niederurnen	ESP Niederurnen, Mobilitätsmanagement	_ Einforderung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Nutzungserweiterungen	_ proaktiv Situation beobachten _ siehe auch Massnahme K 2 Mobilitätsmanagement	Grundeigentümer, Arealentwickler	Gemeinde	mittlere Priorität	noch offen		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge Massnahme K 2
E 36	ESP Flugplatz Mollis	ESP Flugplatz Mollis, ÖV-Erschliessung	_ Der Flugplatz Mollis soll mit einer Buslinie, die zumindest während der Hauptverkehrszeit fährt, erschlossen werden. Denkbar ist die Verlängerung der oder einzelner Kurse der Linie 512 ab Mollis bis Flugplatz oder bis Netstal.	_ Fahrplanprojekt entwickeln (vgl. Massnahme ÖV 1) _ Dialog mit Kanton aufnehmen	Gemeinde und Kanton	Standortförderung, Grundeigentümer	hohe Priorität	kurzfristig		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge Massnahme ÖV 1

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
E 37	ESP Flugplatz Mollis	ESP Flugplatz Mollis, Veloverkehr	_ Die Führung der kantonalen Velohauptroute und einer Nebenroute ist zu klären (Vorschlag: der Linth entlang eine Freizeitroute ohne Hartbelag, via ESP eine Alltagsroute mit Beleuchtung und Hartbelag)	_Variantenstudium/ Lösungsvorschläge erarbeiten _Dialog mit Kanton aufnehmen	Kanton und Gemeinde		hohe Priorität	kurzfristig		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 38	ESP Flugplatz Mollis	ESP Flugplatz Mollis, Fussverkehr	_ Ein vorhandener Fussweg ab Steinackerplatz via Feldbach zum ESP soll erhalten, signalisiert und attraktiviert werden.	_Weg signalisieren, Gefahrenstellen eliminieren (Querung Südstrasse und Netstalerstrasse)	Gemeinde		mittlere Priorität	mittelfristig		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 39	ESP Flugplatz Mollis	ESP Flugplatz Mollis, Bushaltestelle und Standort von Shared Mobility-Angeboten	_ Eine Bushaltestelle beim ESP soll attraktiv ausgestaltet werden, je nach Betriebskonzept ist auch eine Buswendeschleife zu klären. Standorte von Shared Mobility-Angebote sind zu klären.	_Positionierung Bushaltestelle im Rahmen Masterplan Flugplatz prüfen	Kanton und Gemeinde		mittlere Priorität	mittelfristig		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
E 40	ESP Flugplatz Mollis	ESP Flugplatz Mollis, Flankierende Massnahmen in Mollis	_ Die Wirksamkeit der flankierenden Massnahmen ist zu überprüfen und gegebenenfalls sind weitere Massnahmen entlang der Netstalerstrasse, Baumgartenstrasse, Oberrüelistrasse, Kanalstrasse erforderlich, um Schleichverkehr zu minimieren. _ evtl. Strassenklassierung und -zuständigkeiten bereinigen: Vorderdorfstrasse und Netstalerstrasse (nördlich des Flugplatzes)	_ Überprüfung Flama laufend / kurzfristig _ Falls weitere Massnahmen erforderlich sind: Auf Zeitpunkt der Inbetriebnahme Spange einfordern (2024) _ Strassenabtausch prüfen (mittel- bis längerfristig)	Kanton und Gemeinde	Landrat (Strassenkl.)	mittlere Priorität	mittelfristig		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge, Massnahme M 2
E 41	ESP Flugplatz Mollis	ESP Flugplatz Mollis, Mobilitätsmanagement	_ Einforderung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Nutzungserweiterungen	_ proaktiv Situation beobachten _ siehe auch Massnahme K 2 Mobilitätsmanagement	Grundeigentümer, Arealentwickler	Gemeinde	mittlere Priorität	noch offen		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge; Massnahme K 2
E 42	ESP Biäsche	ESP Biäsche	Zur Klärung der Massnahmen läuft gegenwärtig ein separates Testplanungsverfahren. Zudem gibt es einen separaten Grundlagenbericht mit ersten Überlegungen zu erforderlichen Massnahmen (Metron, 2018): _ Neue, verbreiterte, lastwagentaugliche Sammelstrasse ab Flechsenstrasse bis zur Schwärzistrasse _ Neue separate Buslinie während der Hauptverkehrszeit HVZ (6-9 Uhr, 16 bis 19 Uhr) _ Flankierende Massnahmen an der Unteren Schwärzistrasse (Durchfahrtsperre für MIV bei der Linthbrücke und bei der bestehenden Autobahnüberführung), evtl. Abtausch Eigentum _ Veränderte Linienführung der SchweizMobil-Route der Linth entlang (nicht mehr über den Autobahnanschluss)  Im Interesse der Gemeinden Weesen und Amden soll die Parkierung im Bereich Bahnhof erweitert werden; hier sind Synergien denkbar zwischen touristischer Nutzung und Arbeitsplatznutzung, Buserschliessung und Shared Mobility-Angeboten. Einforderung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen bei Nutzungserweiterungen	Massnahmen auf Stufe Testplanung berücksichtigen.	Gemeinde	Kanton, Nachbargemeinden, Standortförderung, Grundeigentümer, Landrat (Strassenkl.)	hohe Priorität	kurzfristig		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge, Massnahme M 2

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
E 43	ESP Lintharena	ESP Lintharena	Spezifische Aspekte: _ Anbindung Fuss- und Veloverkehr (Richtung Oberurnen und Näfels), mit Projekt Umfahrung Näfels abstimmen	proaktiv Projekt Umfahrung Näfels begleiten, Anliegen der Gemeinde einbringen	Gemeinde / Kanton	lintharena AG, Standortförderung	hohe Priorität	kurzfristig		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge Massnahme M 2
E 44	ESP Filzbach	ESP Sportzentrum Filzbach	Spezifische Aspekte: _ Mobilitätshub _ ÖV-Bedarfsverkehr in Zeiten mit hohem Gästeaufkommen	_ Machbarkeitsstudie Hub (in Bearbeitung) _ BehiG-Umbau Bushaltestelle proaktiv begleiten	Gemeinde	Sportzentrum, touristische Akteure	mittlere Priorität	mittelfristig		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
F 1	Fussverkehr, Begegnungsbereiche	Begegnungsbereich Mollis (Schulhaus Dorf, Kirchplatz)	_ Der Begegnungsbereich in Mollis (Schulhaus Dorf, Kirchplatz) kann im Rahmen des BGK Kerenzerstrasse bearbeitet werden. _ Attraktivierung des öffentlichen Raumes, Aufenthaltsqualität, Platzsituation aufwerten, Treffpunkt schaffen	_ in BGK Kerenzerstrasse Mollis einfließen lassen	Kanton und Gemeinde (B+U)	Gemeinde (GJK, Liegenschaften, Schule)	hohe Priorität	kurzfristig	x	
F 2	Fussverkehr, Begegnungsbereiche	Begegnungsbereiche (Prio A)	In allen Ortschaften sollen Begegnungsbereiche geschaffen werden. Begegnungsbereiche in den Ortschaften schrittweise zu belebten Treffpunkten entwickeln. Identität der Ortschaften stärken / unterstützen Prioritäre Begegnungsbereiche: _ Bilten: Dorfstrasse, Schulhaus _ Niederurnen: Schulstrasse, Ochsenplatz _ Oberurnen: Adlerstrasse, Länderstrasse _ Näfels: Bahnhof (ESP) _ Mollis: Schulhaus Dorf, Kirchplatz _ Filzbach: Sportzentrum _ Obstalden: Kerenzerbergstrasse, Schulhaus _ Mühlehorn: Dorfstrasse, Vorderdorf, Bahnhof	_ Gemeindeintern Synergien identifizieren und nutzen (Projekt GJK) _ Weiteres Vorgehen definieren _ Umsetzung mit Entwicklungsabsichten / absehbaren Veränderungen, Infrastruktur-Management-Projekte oder gravierende Mängel	Gemeinde (B+U)	Gemeinde (GJK, Liegenschaften, Schule), Kanton	hohe Priorität	noch offen	x	
F 3	Fussverkehr, Begegnungsbereiche	Begegnungsbereiche (Prio B)	Begegnungsbereiche Priorität B (analog Prio A) Priorität B (weitere Begegnungsbereiche) _ Ziegelbrücke: Jennyareal _ Niederurnen: Ziegelbrückstrasse _ Niederurnen: Dämmli, entlang Dorfbach _ Näfels: Lintharena _ Näfels: Schulhaus, Hauptstrasse, Bahnhofstrasse, Kirche _ Näfels: Krumm _ Mollis: Steinacher, Zwicky-Haus und Vorderdorfstrasse _ Filzbach: Dörfli, Schulhausstrasse	_ bei Gelegenheit aktiv werden und nächste Schritte definieren (vgl. Prio A)	Gemeinde (B+U)	Gemeinde (Liegenschaften, Schule W+L), Kanton	mittlere Priorität	noch offen		
F 4	Fussverkehr, Netz	Fusswegnetz planerisch sichern (Gemeinderichtplan)	Das Fusswegnetz ist behördenverbindlich festgesetzt.	_ Fusswegnetz in Gemeinderichtplan festsetzen _ Fusswegnetz inkl. Netzlücken sind ab sofort als wichtige Grundlage in die Projektbearbeitungen (Projekte der öffentlichen Hand, Arealentwicklung / Überbauungspläne) einzubeziehen.	Gemeinde	Grundeigentümer, Arealentwickler	mittlere Priorität	kurzfristig	x	
F 5	Fussverkehr, Netz	Schwachstellenanalyse und Massnahmenentwicklung	_ Die vorhandenen Fusswegnetze sollen gepflegt, Schwachstellen erkannt und behoben werden _ Schwachstellen wurden teilweise bereits identifiziert und dokumentiert (z.B. bezüglich Schulwegsicherheit) _ Schwachstellenanalyse durchführen resp. systematisch vervollständigen _ laufende Massnahmenentwicklung und Behebung der Schwachstellen	_ Projekt Schwachstellenanalyse starten (Budget 2024) _ Tool zum laufenden Erfassen von Schwachstellen im Fusswegnetz evaluieren und in Betrieb nehmen _ Koordination mit Infrastrukturmanagement _ Schwachstellen schrittweise beheben / sanieren	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Gemeinde (B+U, Tiefbau)	hohe Priorität	kurzfristig	x	Schwachstellenanalyse Veloverkehr, Infrastrukturmanagement

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
F 6	Fussverkehr, Netz	Netzlücken schliessen (Prio A)	Wegnetzlücken schliessen, prioritär: _ Mollis: Trottoire entlang Bahnhofstrasse (in Planung) _ Näfels: Anbindung Lintharena (interne Wegführung durch Park in Bearbeitung, Anbindung Lintharena in Richtung Dorfkern Näfels zu klären, mit Umfahrung Näfels koordinieren) _ Bilten: Anbindung Bushaltestelle Bahnhofstrasse _ Näfels: Querung Hauptstrasse Feld / Oberdorf	_ Koordination mit Infrastrukturmanagement _ Massnahmenentwicklung und Behebung der Schwachstellen	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Gemeinde (B+U, Tiefbau)	hohe Priorität	laufend	x	Schwachstellenanalyse Veloverkehr, Infrastrukturmanagement
F 7	Fussverkehr, Netz	Netzlücken schliessen (Prio B)	Wegnetzlücken schliessen, bereits erkannte Netzlücken: _ Bilten: Anbindung Arbeitsgebiete (ESP), Anbindung und Durchwegung Masterplangebiet Bilten Ost, Trottoir Linth-Escherstrasse _ Bilten, Ussbühl: Anbindung Gebiet Lediweg an Bushaltestelle _ Niederurnen: Durchwegung und Anbindung ESP Ziegelbrücke, Durchwegung Unterdorf _ Oberurnen: Durchwegung Giessen, Untersand, Sand/Panoramastrasse; Trottoir Bahnhofstrasse, Trottoir zwischen Näfels und Oberurnen entlang der Hauptstrasse _ Näfels: Anbindung und Durchwegung ESP Näfels/Mollis, Fuss-/Veloweg entlang Mülibach, Durchwegung Grüt, Verschiebung Bahnübergang Schwärzistrasse _ Mollis: Anbindung ESP Näfels/Mollis über die Linth, Südstrasse, Kännelstrasse _ Riet/Biäsche: Wanderweg bei Biberlichopf, Durchwegung ESP Biäsche, Linthsteg nach Weesen _ Filzbach: Durchwegung Areal Sportzentrum _ Mühlehorn: Seeuferweg Mühlethal - Mühlehorn - Tiefenwinkel	_ Schwachstellenliste überprüfen und ergänzen _ Netzlücken auf Stufe Arealentwicklung berücksichtigen	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Gemeinde (B+U, Tiefbau)	mittlere Priorität	laufend		Schwachstellenanalyse Veloverkehr, Infrastrukturmanagement
F 8	Fussverkehr, Schulwege	Plan Schulwege	Darstellung der empfohlenen Schulwege + Strassenquerungen erstellen, welche von Eltern + Polizei (Verkehrsinstruktion) genutzt werden kann	_ Planausschnitt erstellen (Auszug GVK)	Gemeinde (B+U, Schule)	Eltern-Organisation	hohe Priorität	kurzfristig		Schwachstellenanalyse Fuss-/ Veloverkehr, Infrastrukturmanagement
F 9	Fussverkehr, Schulwege	Prüfung Einführung Begegnungszone (Tempo 20) bei Schulen	Temporär Tempo 20 vor Schulhäuser zeitnah als Versuch durchführen, z.B.: _ Mollis, Schulhaus Am Bach _ Näfels, Schulhaus Dorf _ Näfels, Schulhaus Schnegg Ggf. Konzept auf weitere Schulstandorte übertragen	_ Klärung der Voraussetzungen mit Polizei _ temporäre Massnahme durch Monitoring begleiten	Gemeinde (B+U, Schule)	Eltern-Organisation, Polizei	hohe Priorität	kurzfristig		Schwachstellenanalyse Fuss-/ Veloverkehr, Infrastrukturmanagement
F 10	Fussverkehr, Schulwege	Schulwegsicherheit erhöhen	In Zusammenarbeit mit den Schulen und den Elternorganisationen wurden die Schwachstellen auf den Schulwegen erhoben. Schrittweise Lösungsvorschläge für die Behebung der Schwachstellen erarbeiten und umsetzen.	_ Austausch mit Polizei (laufend, in Bearbeitung) _ Massnahmenentwicklung und Behebung der Schwachstelle	Gemeinde (B+U, Schule)	Eltern-Organisation	hohe Priorität	laufend	x	Schwachstellenanalyse Fuss-/ Veloverkehr, Infrastrukturmanagement

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschrieb/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
V 1	Veloverkehr, Routen	Kantonale Routen	<p>_ Die kantonale Radroute nach kantonalem Velogesetz soll als Hauptroute definiert werden. Die Route ist teilweise entsprechend veränderten Rahmenbedingungen anzupassen (wie in Oberurnen bereits erfolgt). Als Vorschlag sind zudem Anschlussverbindungen nach Reichenburg und in Richtung Mühlehorn zu definieren. Die Hauptrouten führen abseits stark befahrener Strassen und bilden das Rückgrat einer Komfortroute durch das ganze Tal hindurch.</p>	<p>_ Definition der Standards für die kantonalen Routen durch den Kanton            _ Zuständigkeiten klären, Koordination der kant. und kommunalen Routennetze inkl. Anforderungen            _ Gesetzliche Grundlage aktualisieren (Radroutengesetz nachführen, oder neues Mobilitätsgesetz schaffen?)            _ Punktuell Linienführung klären (z.B. Flugplatz Mollis)</p>	Kanton	SchweizMobil Gemeinde	hohe Priorität	kurzfristig		
V 2	Veloverkehr, Routen	Kommunale Routen	<p>_ In Näfels und Mollis sowie zwischen Oberurnen und Niederurnen sollen weitere direkt geführte Komfort Routen (hauptsächlich abseits stark befahrener Strassen) zwischen Ziel- und Quellorten definiert und signalisiert werden (kommunale Routen). Weitere kommunale Routen binden die Siedlungszentren an die kant. Radroute an, z.B. in Bilten.</p>	<p>_ Massnahmen definieren            _ Koordination mit Infrastrukturmanagement            _ Projekte erarbeiten und schrittweise umsetzen</p>	Gemeinde (B+U)		mittlere Priorität	kurzfristig	x	
V 3	Veloverkehr, Netz	Velowegnetz planerisch sichern (Gemeinderichtplan)	<p>Das Velonetz für unterschiedliche Nutzergruppen ist behördenverbindlich festgesetzt.</p>	<p>_ Velowegnetz in Gemeinderichtplan festsetzen            _ Zusammen mit dem Kanton sind Radroutennetze für verschiedene Nutzergruppen zu definieren.            _ Velowegnetz inkl. Netzlücken sind ab sofort als wichtige Grundlage in die Projektbearbeitungen (Projekte der öffentlichen Hand, Arealentwicklung / Überbauungspläne) einzubeziehen.</p>	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Kanton, Grundeigentümer, Arealentwickler	mittlere Priorität	kurzfristig	x	
V 4	Veloverkehr, Netz	Schwachstellenanalyse und Massnahmenentwicklung	<p>_ Schwachstellen wurden teilweise bereits identifiziert und dokumentiert (z.B. bezüglich Schulwegsicherheit)            _ Schwachstellenanalyse durchführen resp. systematisch vervollständigen            _ laufende Massnahmenentwicklung und Behebung der Schwachstellen</p>	<p>_ Projekt Schwachstellenanalyse starten (Budget 2024)            _ Tool zum laufenden Erfassen von Schwachstellen im Velowegnetz evaluieren und in Betrieb nehmen            _ Koordination mit Infrastrukturmanagement            _ Umsetzungsprojekte für Schwachstellen erarbeiten und schrittweise beheben / sanieren</p>	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Gemeinde (B+U, Tiefbau)	hohe Priorität	kurzfristig	x	Schwachstellenanalyse Fussverkehr, Infrastrukturmanagement
V 5	Veloverkehr, Netz	Netzlücken schliessen	<p>Geplante Velowegverbindungen gemäss Konzeptpläne GVK resp. Schwachstellenanalyse schrittweise realisieren            Bereits erkannte Netzlücken:            _ Bilten: Verbindung nach Schänis, Anbindung Arbeitsplatzgebiete            _ Niederurnen: Verbindung vom Bahnhof Nieder- und Oberurnen in Richtung Ziegelbrücke (z.B. entlang Bahngleis)            _ Oberurnen: Sand/Panoramastrasse            _ Näfels: Anbindung Lintharena, Fuss-/Veloweg entlang Mülibach            _ Mollis: Anbindung ESP Näfels/Mollis, Verschiebung Bahnübergang Schwärzistrasse, Untere Schwärzistrasse, Schwärzistrasse (Anbindung ESP Biäsche)            _ Biäsche: Anbindung ESP            _ Mühlehorn: Seeuferweg Mühletal - Mühlehorn - Tiefenwinkel</p>	<p>_ Massnahmenentwicklung und Behebung der Schwachstellen            _ Koordination mit Infrastrukturmanagement            _ Netzlücken auf Stufe Arealentwicklung berücksichtigen            _ Anbindung Lintharena: Mit Projekt Umfahrung Näfels zu koordinieren.</p>	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Gemeinde (B+U, Tiefbau) Anbindung Lintharena: ASTRA	hohe Priorität	laufend		

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
V 6	Veloverkehr, Netz	Bahnübergang Schwärzistrasse, Verkehrssicherheit erhöhen	_ Verkehrssicherheit bei der Verzweigung Schwärzistrasse / Industriestrasse beim heutigen Bahnübergang verbessern (kant. Radroute)	_ bestehender Bahnübergang nur noch für Velo und Fussverkehr betreiben (Schleichverkehr unterbinden), im Minimum die Durchfahrt in Richtung Näfels für den MIV sperren _ Zuständigkeit klären (der Prozess betreffend Übertrag der Strasse vom Kanton an die Gemeinde läuft derzeit)	Gemeinde	Kanton	hohe Priorität	kurzfristig	x	Massnahme V 7
V 7	Veloverkehr, Netz	Verschiebung Bahnübergang Schwärzistrasse, neue Anbindung Schwärzistrasse	_ bestehender Bahnübergang an der Schwärzistrasse nach Norden verschieben, um eine neue Verbindung Kleine Schwärzistrasse - Am Linthli - Schwärzistrasse zu schaffen. _ neue Fuss-/ Veloverbindung vom Bahnübergang Untere Linthbrücke bis Schwärzistrasse (entlang Stichstrasse)	_ mittel- bis langfristig: Machbarkeitsstudie für Verlegung Bahnübergang und neue Fuss-/Veloverbindung vom Bahnübergang Untere Linthbrücke bis Schwärzistrasse erstellen _ Dialog mit Beteiligten aufnehmen	zu klären	Gemeinde, BAV Kanton	mittlere Priorität	langfristig		Massnahme V 6
V 8	Veloverkehr, Sharing	Bike-Sharing	Evaluation und Etablierung eines Bike-Sharing-Angebots	_ bestehende Angebote evaluieren, Gespräche mit Anbietern, Erfahrungsaustausch mit anderen Gemeinden _ Koordination mit Nachbargemeinden, Kanton und Tourismus	Gemeinde (B+U)	Nachbargemeinden, Betreiber, Tourismus, Anbieter Shared Mobility	mittlere Priorität	mittelfristig		Shared Mobility, Mobilitätshub
V 9	Veloverkehr, Abstellplätze	öffentliche Veloabstellplätze an Schlüsselorten	An wichtigen Zielorten sind attraktive Veloabstellplätze in ausreichender Anzahl anzubieten.  Folgende Orte mit Handlungsbedarf wurden identifiziert: _ ESP Näfels/Mollis: Veloabstellplätze östlich der Unterführung Bahnhof Näfels/Mollis _ Bushaltestellen (vgl. Rückmeldungen Velotouren)	_ Projekt starten _ Übersicht über öffentliche Veloabstellplätze erstellen _ Schrittweise Angebot an Veloabstellplätzen ausbauen, Synergien mit anderen Bauvorhaben nutzen (z.B. Sanierung Bushaltestellen) _ Veloparkierung auf Stufe Arealentwicklung berücksichtigen.	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Grundeigentümer	hohe Priorität	laufend		Massnahme ÖV 3 Arealentwicklungen
ÖV 1	ÖV, Angebot	Viertelstundentakt Bus und Erschliessung Flugplatz	_ Die Buslinie 512 zwischen Ziegelbrücke und Mollis, Vorderdorf / Baumgartenstrasse soll schrittweise zum Viertelstundentakt verdichtet werden. _ Die Linie 512 soll zudem mindestens zu den Hauptverkehrszeiten (6-9 Uhr, 16 bis 19 Uhr) über den Flugplatz bis Netstal verlängert werden.	_ Verwaltungsebene: Fahrplanprojekt entwickeln (Machbarkeit detailliert aufarbeiten, schrittweise Umsetzung aufzeigen) _ politische Ebene: Entscheidung auf Kantonebene, gesetzliche Rahmenbedingungen schaffen (ÖV-Gesetz anpassen, Finanzierung klären) _ Wichtigste Stossrichtungen ÖV in Aktualisierung des Gemeinderichtplans aufnehmen	Kanton und Gemeinde Politik	ÖV-Betreiber Tourismus	hohe Priorität	kurzfristig	x	ESP Näfels/Mollis (Massnahme E 1), ESP Flugplatz (Massnahme E 36)
ÖV 2	ÖV, Tarif	Klimaabo	_ Die internationale Resonanz des 9 Euro-Tickets in Deutschland zeigt, dass auch in der Schweiz ein vergünstigter Zonen-Abo-Tarif ein deutlicher Hebel in der Nutzung des ÖV sein könnte.	_ Anstoss durch Gemeinde, den Ansatz vertieft zu prüfen (politischer Auftrag / Absichtserklärung, die Thematik weiter zu verfolgen) _ Interessen der verschiedenen Akteure klären, Lead bestimmen _ In einem ersten Schritt ist vertieft zu prüfen, mit welchen Kosten zu rechnen wäre, um für die Tarif-Zonen 901, 990, 991 Bewohnerinnen, Bewohnern und Unternehmen ein vergünstigtes Abo abgeben zu können.	zu klären	Kanton, Gemeinde, Tarifverbund, Tourismus	hohe Priorität	kurzfristig	x	

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
ÖV 3	ÖV, Bushaltestelle	Bushaltestellen	_ Die Bushaltestellen sind aufzuwerten und behindertengerecht auszubauen. Dazu werden die Haltestellen je nach Anforderungen in drei Kategorien eingeteilt. Für jede Kategorie wird ein anzustrebender Ausbaustandard definiert. Eine gute Gestaltung und Einbindung ins Umfeld sollen für eine gute Aufenthaltsqualität sorgen; weitere Infrastrukturen wie beispielsweise Veloabstellplätze können die Attraktivität weiter erhöhen. Direkte Zugänge und sichere Fahrbahnquerungen sind selbstverständlich.	_ Übersicht Konzept Haltestellen an Kanton _ Abstimmung Haltestellenplanung zwischen Kanton und Gemeinde (gemeinsames Vorgehen anstreben)	(Bund) / Kanton / Gemeinde	ÖV-Betreiber	hohe Priorität	laufend		
ÖV 4	ÖV, Bushaltestelle	Überprüfung der Haltestellenlage, Bilten Gerbi	_ Bilten, Gerbi: Optimierung der Haltestellensituation. Evtl. Aufhebung der Haltestelle Gerbi prüfen, wenn eine gute Fussverkehrsanbindung der Liegenschaften an der alten Landstrasse an die Haltestelle Ussbühl gewährleistet werden kann	_ Fussweganbindung klären	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	mittlere Priorität	mittelfristig		Massnahme F 7
ÖV 5	ÖV, Bushaltestelle	Überprüfung der Haltestellenlage, Niederurnen Ziegelbrückstrasse	_ Niederurnen: neue Haltestelle bei Wiesenstrasse / Ziegelbrückstrasse (Umsteigebeziehung Bilten - Oberurnen, Näfels optimieren)	_ klären im Rahmen Entwicklung ESP Ziegelbrücke, BGK / Rahmenplanung Ziegelbrückstrasse	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	mittlere Priorität	mittelfristig		ESP Ziegelbrücke: Massnahme E 28 Begegnungsbereiche Massnahme F 3
ÖV 6	ÖV, Bushaltestelle	Überprüfung der Haltestellenlage, Niederurnen Friedhof	_ Niederurnen, Friedhof: Optimierung Haltestellenlage	_ klären in Zusammenhang mit möglicher Busführung via Eternitstrasse oder Ortsbusangebot	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	mittlere Priorität	mittelfristig		
ÖV 7	ÖV, Bushaltestelle	Überprüfung der Haltestellenlage, Oberurnen Feuerwehrplatz	_ Oberurnen, Feuerwehrplatz: Haltestelle zum Begegnungsbereich Adlerstrasse – Länderstrasse verschieben	_ Abstimmung Haltestellenplanung zwischen Kanton und Gemeinde _ klären im Zusammenhang mit Begegnungsbereich Oberurnen	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	hohe Priorität	kurzfristig		Begegnungsbereiche Massnahme F2
ÖV 8	ÖV, Bushaltestelle	Überprüfung der Haltestellenlage, Näfels-Mollis, Bahnhof Ost	_ Näfels-Mollis, Bahnhof: zusätzliche Haltestelle östlich der Bahnstrecke an der Stichstrasse, schlanker Anschluss der Busse von / nach dem Kerenzerberg ermöglichen	_ klären im Zusammenhang mit Entwicklung ESP Näfels/Mollis _ Raumsicherung in ÜP Escherpark	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	hohe Priorität	kurzfristig		ESP Näfels/Mollis, Massnahme E 6
ÖV 9	ÖV, Bushaltestelle	Überprüfung der Haltestellenlage, Mollis Kanalstrasse	_ Mollis, Kanalstrasse, Rosenhofstrasse: neue Haltestelle, Haltestellen Kanalstrasse und Oberrütelstrasse zusammenfassen, Optimierung Haltestellenabstand, bessere Einbindung in das Fusswegnetz	_ bei Gelegenheit aktiv werden und nächste Schritte definieren	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	mittlere Priorität	langfristig		
ÖV 10	ÖV, Bushaltestelle	neue zusätzliche Haltestelle, Bilten Bahnhofstrasse und Grabenstrasse	_ Bilten, Bahnhofstrasse und Grabenstrasse: neue Haltestelle, in Zusammenhang mit geplanter Siedlungsentwicklung / ESP _ neue Buslinienführung via Bahnhofstrasse ab Fahrplanwechsel 2023	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Ansprüche formulieren, gemeinsame Projekterarbeitung _ Haltestellen möglichst rasch definitiv und hindernisfrei ausgestalten _ Projekt erarbeiten	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	hohe Priorität	kurzfristig		ESP Bilten
ÖV 11	ÖV, Bushaltestelle	neue zusätzliche Haltestelle, Niederurnen Fennen	_ Niederurnen, Fennen: neue, ÖV-Erschliessung Arbeitsplatzgebiet	_ Dialog mit Kanton aufnehmen, Ansprüche formulieren, gemeinsame Projekterarbeitung	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	hohe Priorität	kurzfristig		
ÖV 12	ÖV, Bushaltestelle	neue zusätzliche Haltestelle, Mollis Südstrasse	_ Mollis, Südstrasse: neue Haltestelle	_ Haltestelle vorbereitet / Haltekante erstellt	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	mittlere Priorität	kurzfristig		ESP Flugplatz, Massnahme E 36
ÖV 13	ÖV, Bushaltestelle	neue zusätzliche Haltestelle, Mollis Flugplatz	_ Mollis, Flugplatz: ÖV-Erschliessung ESP	_ im Rahmen des Masterplan Flugplatz / Mollis Arbeitszone A klären	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	hohe Priorität	kurzfristig		ESP Flugplatz, Massnahmen E 36 und E 39
ÖV 14	ÖV, Bushaltestelle	neue zusätzliche Haltestelle, Biäsche	_ Biäsche: ÖV-Erschliessung ESP	_ in Testplanung klären danach weitere planerische Schritte vorsehen	Gemeinde / Kanton	ÖV-Betreiber	hohe Priorität	kurzfristig		ESP Biäsche Massnahme E 42

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
ÖV 15	ÖV, Angebot	IC-Halt Ziegelbrücke	<p>_ Die langfristige Angebotsplanung ist in Überarbeitung; aus Glarner Sicht gibt es Handlungsbedarf, weil die langfristige Planung nach aktuellen Vorstellungen deutliche Verschlechterungen bringen wird: die S25 soll zu Gunsten anderer Angebote aufgehoben werden, die direkte Verbindung Zürich-Linthal soll wieder entfallen, die Fahrzeit des Interregios wird zwischen Zürich und Ziegelbrücke verlängert.</p> <p>Bis 1998 war Ziegelbrücke ein Halteort von IC-Zügen, die jeweils ohne Halt bis Zürich HB fuhren. Die Wiedereinführung von IC-Halten würde für Glarus nach Zürich und weiter eine Verkürzung der Reisezeit von 15 Minuten ermöglichen. Der Regierungsrat sieht für den Zeithorizont 2040/45 einen Viertelstundentakt zwischen Ziegelbrücke und Schwanden vor. Für Glarus Nord ergäbe das mit dem zusätzlichen Kreuzungspunkt in Näfels-Mollis optimale Anschlüsse sowohl in Näfels-Mollis wie in Ziegelbrücke.</p>	<p>_ Koordination Kanton und Gemeinde, gemeinsame Zielsetzung definieren</p> <p>_ Anliegen frühzeitig in Entscheidungsprozesse eingeben (kurzfristig aktiv werden)</p> <p>_ ÖV-Planung ist langfristig ausgerichtet, Zusammenhang mit STEP AS 2035/40, Überholgleis Siebnen-Wangen</p>	Kanton	ÖV-Betreiber, Gemeinde	hohe Priorität	kurzfristig	x	
ÖV 16	ÖV, Halt in Mühlehorn	Haltestelle Mühlehorn erhalten	Die Bahnhaltstelle Mühlehorn bleibt langfristig erhalten.	Halbstündliche Bedienung des Bahnhofs Mühlehorn anstreben (vgl. Angebotsziele des Regierungsrates im STEP AS 2040/45)	Angebotsbestellung: Kanton; Bahnhofsanlagen: BAV	Gemeinde, Kanton, SBB	hohe Priorität	langfristig		Dorfentwicklung / Dialog Mühlehorn Massnahme Q 5 und Q 6
M 1	MIV, Strassenklassierung	Strassenklassierung in Gemeinderichtplan überführen	Die Strassenklassierung ist behördenverbindlich festgesetzt.	<p>_ Strassenklassierung ab sofort als wichtige Grundlage in die Projektbearbeitungen (Projekte der öffentlichen Hand, Arealentwicklung / Überbauungspläne) einbeziehen.</p> <p>_ Die Strassenklassierung in den Gemeinderichtplan (GRIP) überführen und behördenverbindlich festsetzen.</p>	Gemeinde (B+U, Raumplanung)		mittlere Priorität	kurzfristig	x	
M 2	MIV, Strassenklassierung	Strassenklassierung und -zuständigkeiten bereinigen, in Zusammenhang mit Entwicklung der ESP	<p>_ Bilten: Linth-Escherstrasse, Sägestrasse und Hauptstrasse</p> <p>_ Niederurnen: Ziegelbrückstrasse und Brunnerstrasse, Wiesenstrasse</p> <p>_ Näfels: Hauptstrasse, Bahnhofstrasse, Molliserstrasse, Autschachen, Mühlhäusern</p> <p>_ Mollis: Vorderdorfstrasse und Netstalerstrasse (nördlich des Flugplatzes)</p> <p>_ Riet / Biäsche: Schwärzistrasse, Untere Schwärzistrasse</p>	_ Dialog mit Kanton aufnehmen	Gemeinde / Kanton; Landrat (Strassenkl.)		mittlere Priorität	noch offen		Näfels/Mollis Massn. E 19, Bilten Massn. E 23, Ziegelbrücke Massn. E 28, Mollis Massn. E 40, Riet/Biäsche Massn. E 42 Massnahme M 3
M 3	MIV, Strassenklassierung	Strassenklassierung und -zuständigkeiten bereinigen, Alte Kerenzerstrasse	_ klären, ob Alte Kerenzerstrasse (Mühlehorn - Voglingen - Stocken) weiterhin eine Kantonsstrasse sein soll. Verkehrliche Funktion ist heute untergeordnet, ist in erster Linie eine wichtige Verbindung für den Velo- und Fussverkehr.	<p>_ Dialog mit Kanton aufnehmen</p> <p>_ Interessenabwägung, evtl. Synergien mit weiteren Bereinigungen der Strassenzuständigkeiten prüfen (Massnahme M 2)</p>	Gemeinde / Kanton; Landrat (Strassenkl.)		mittlere Priorität	noch offen		Massnahme M 2
M 4	MIV, Flama	Flankierende Massnahmen bei Erweiterungen des Strassennetzes, Stichstrasse	_ Die flankierenden Massnahmen zur Stichstrasse sind auf ihre Wirksamkeit zu kontrollieren.	<p>_ Überprüfung Flama in Bearbeitung (Ergebnisse des Controllings bei Kanton beschaffen, kurzfristig)</p> <p>_ Ggf. zusätzliche Massnahmen einfordern, evtl. Bahnhofstrasse Näfels in Betrachtungen einbeziehen</p> <p>_ Handlungsbedarf spätestens in Zusammenhang mit Umfahrung Näfels (mittel- bis langfristig)</p>	Kanton	Gemeinde	hohe Priorität	kurzfristig		BGK

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
M 5	MIV, Flama	Flankierende Massnahmen bei Erweiterungen des Strassennetzes, Umfahrung Näfels	_ Im Zusammenhang mit dem Projekt der Umfahrung Näfels ist für die bestehende Ortsdurchfahrt zu klären, wie diese zurück- und umgebaut werden kann.	_ Dialog mit Kanton/ASTRA aufnehmen _ Vorgehen auf Zeitplan Umfahrung Näfels abstimmen	ASTRA / Kanton	Gemeinde	hohe Priorität	kurzfristig		BGK
M 6	MIV, Flama	Flankierende Massnahmen bei Erweiterungen des Strassennetzes, Querspange Netstal	_ In Zusammenhang mit Realisierung der Querspange Netstal ggf. weitere Flama in Mollis prüfen	_ Flama mit Rückmeldungen bezüglich Schulwegsicherheit abgleichen _ Überprüfung Flama laufend / kurzfristig _ ggf. Dialog mit Kanton aufnehmen _ Vorgehen auf Zeitplan Querspange abstimmen _ Falls weitere Massnahmen erforderlich sind: Auf Zeitpunkt der Inbetriebnahme Spange einfordern (2024)	Kanton / Gemeinde		hohe Priorität	kurzfristig		Ausbau Netstalerstrasse (von Spange bis Flugplatz), Massnahme E 40
M 7	MIV, Flama	Flankierende Massnahmen bei Erweiterungen des Strassennetzes, Schwärzistrasse und Untere Schwärzistrasse	_ Geplante Sammelstrasse zur Erschliessung des ESP Biäsche, gleichzeitig Flama auf Schwärzistrasse, Untere Schwärzistrasse vorsehen	_ in Testplanung zu klären _ weitere Schritte anschliessend projektbezogen klären	Kanton / Gemeinde		mittlere Priorität	noch offen		ESP Biäsche
M8	MIV, Weiteres	Leitsystem	Es soll geprüft werden, ob über Apps und / oder dynamische Leitsysteme die Verfügbarkeit von Parkraum- und Mobilitätsangeboten angezeigt werden kann.	weitere Schritte projektbezogen klären	Tourismus	Kanton / Gemeinde	mittlere Priorität	mittelfristig		
B 1	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung in den Quartieren	Verkehrsberuhigung in den Quartieren (Tempo-30, Tempo-20), _ Bilten: Güterstrasse, Gebiet nördlich Linth-Escherstrasse _ Niederurnen: ESP Ziegelbrücke, Windeggstrasse, Zentrum bei Schulhaus, ESP Eternit _ Oberurnen: Giessen, Panoramastrasse _ Näfels: Industriestrasse, Schwärzistrasse, ESP Näfels/Mollis (Mühlhäusern), Oberdorf _ Mollis: Gebiete entlang Kanalstrasse, Oberrütelstrasse, Baumgartenstrasse, Netstalerstrasse; Rüststrasse _ Filzbach _ Obstalden, Voglingen, Nidstalden _ Mühlehorn, Tiefenwinkel	_ Priorisierung der Quartiere aufgrund Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr _ Schrittweise einzelne Gebiete bearbeiten _ Vorgehen für private Initiativen bezüglich Tempo 20/30 definieren und kommunizieren. (Auf Wunsch der Quartierbevölkerung prüft der Gemeinderat die Einführung einer T30 oder T20 Zone, resp. können Quartiere höher priorisiert werden.)	Gemeinde (B+U, Raumplanung)	Polizei, Schule	mittlere Priorität	kurzfristig		Fussverkehr, Schulwegsicherheit, Veloverkehr
B 2	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung, Einbezug der Hauptachsen	fallweise evtl. teilweise Einbezug der Hauptstrassen prüfen, insbesondere auf folgenden Abschnitten: _ Bilten: Hauptstrasse _ Niederurnen: Oberer Abschnitt Ziegelbrückstrasse, Hauptstrasse beim Ochsenplatz _ Oberurnen: Landstrasse (mind. Abschnitt bei Bushaltestelle und Querung Adlerstrasse / Länderstrasse) _ Näfels: Hauptstrasse, Bahnhofstrasse, Mühlhäusern _ Mollis: Bahnhofstrasse, Kanalstrasse, Oberrütelstrasse, Baumgartenstrasse, Netstalerstrasse _ Obstalden: Kerenzbergstrasse _ Mühlehorn: Dorfstrasse	_ Abstimmung Kanton und Gemeinde _ Vorgehen und Zeitplan ortsspezifisch festlegen _ Möglichkeiten für temporäre Einführung Verkehrsberuhigung mit Kanton prüfen. Temporäre Massnahme durch Monitoring begleiten.	Kanton und Gemeinde	Polizei, Schule	mittlere Priorität	mittelfristig		Fussverkehr, Schulwegsicherheit, Veloverkehr
P 1	Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Parkplatzbewirtschaftung	Bewirtschaftung der Parkplätze im öffentlichem Raum, die sicherstellt, dass die Parkplätze weitestgehend entsprechend ihrer Zweckbestimmung benützt werden (keine Zweckentfremdung, kein Gratis-Dauerparkieren). Umsetzung des Verursacherprinzips und die Verbesserung der Kostenwahrheit bei der Parkierung im öffentlichen Raum	Erster Umsetzungsschritt (Parkierungskonzept Talortschaften) in Bearbeitung, geplante Einführung 2023 Konzept für Ortschaften Kerenzberg und Naherholungsgebiete wird ausgearbeitet resp. geschärft.	Gemeinde		hohe Priorität	kurzfristig	x	

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschrieb/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
P 2	Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Parkierungsreglement	Die Anzahl privater Parkplätze an zentralen, gut mit dem ÖV-erschlossenen Lagen soll reduziert werden. Je besser ein Gebiet mit dem ÖV erschlossen ist (öV Güteklasse), desto grösser ist die Reduktion. Dabei wird ein Spielraum mit unterem und oberem Grenzwert definiert.	Gesetzliche Handhabung erarbeiten und verabschieden (z.B. Ergänzung Parkierungsreglement oder Baureglement, Reduktion der Erstellpflicht von Parkplätzen gemäss Art. 57 RBG).	Gemeinde		hohe Priorität	kurzfristig	x	Nutzungsplanung (BauR), ESP vgl. Massnahme K 2
P 3	Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Mobilitätshubs (Priorität A)	<p>_ Die Gemeinde organisiert ihre Parkierungsanlagen zunehmend als Mobilitätshubs. Prioritär sind die bestehenden oder neu zu schaffende Parkierungsanlagen in oder am Rande der Kernzonen aller Ortschaften als Mobilitäts-Hubs auszugestalten. CarSharing, Cargo-Bike-Sharing und weitere Ver- und Entsorgungseinrichtungen werden in den Mobilitäts-Hubs angeboten, wo in der Regel auch der Zugang zum ÖV vorhanden ist. Weitere Stationen von Bike-Sharing und Mikro-Scooter-Sharing sind möglich, insbesondere bei weiteren ÖV Haltestellen.</p> <p>Prioritär sollen folgende Anlagen als Mobilitätshub entwickelt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Bilten, Elmenweg</li> <li>_ Niederurnen, Ochsenplatz / Gemeindehaus</li> <li>_ Oberurnen, Dorfplatz (Poststrasse/Adlerstrasse)</li> <li>_ Näfels Schulhaus Dorf</li> <li>_ Näfels, Bahnhof</li> <li>_ Mollis, Kirchplatz</li> <li>_ Filzbach, Sportzentrum</li> <li>_ Mühlehorn, Dorf</li> </ul>	<p>_ Konzeptskizzen Mobilitätshubs entwickeln und vertiefen</p> <p>_ Pilotprojekt entwickeln, einführen und testen</p> <p>_ mittelfristig, schrittweise weitere Hub-Projekte erarbeiten</p> <p>_ Koordination mit Infrastrukturmanagement</p>	Gemeinde	Grundeigentümer, Gewerbe	mittlere Priorität	kurzfristig		ESP, Begegnungsbereiche Entsorgungskonzept
P 4	Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Mobilitätshubs (Priorität B)	<p>Mobilitätshubs schrittweise etablieren (Priorität B)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Bilten, Schulhaus</li> <li>_ Ziegelbrücke</li> <li>_ Niederurnen, Seilbahn</li> <li>_ Niederurnen, Eternit</li> <li>_ Näfels, Lintharena</li> <li>_ Näfels, Oberdorf</li> <li>_ Mollis, Vorderdorf/Werkhof</li> <li>_ Mollis, Flugplatz</li> <li>_ Biäsche</li> <li>_ Obstalden</li> </ul>	_ bei konkreten Projekten aktiv werden	Gemeinde	Grundeigentümer, Gewerbe	mittlere Priorität	noch offen		ESP, Begegnungsbereiche Entsorgungskonzept
P 5	Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Sharing-Angebot erweitern	Fahrzeuge der Gemeinde in Sharingangebot einbinden	_ Machbarkeit prüfen, gute Beispiele evaluieren, gemeindeintern Lead definieren	Gemeinde	Anbieter Shared Mobility	mittlere Priorität	langfristig		
P 6	Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Gemeindeeigene Fahrzeugflotte auf E-Fahrzeuge umstellen	Fahrzeuge der Gemeinde schrittweise auf E-Fahrzeuge umstellen	_ Koordination mit TBGN bezüglich Ladestationen	Gemeinde	TBGN	hohe Priorität	laufend		
P 7	Parkierung und Shared Mobility-Angebote	E-Mobilität in Sammelparkierungsanlagen (Mobilitätshubs)	Konzeptansatz der Sammelparkierungsanlagen / Mobilitätshubs zur Förderung der E-Mobilität nutzen, durch Platzierung von Ladestationen	_ Koordination mit TBGN bezüglich Ladestationen _ Koordination mit Mobilitätshubs und Sammelparkierungen	Gemeinde	TBGN	hohe Priorität	noch offen		

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
P 8	Parkierung und Shared Mobility-Angebote	Weitere Fördermassnahmen E-Mobilität	Förderung der E-Mobilität in den Planungen und Bauvorhaben	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Ladestationen bei Überbauungsplänen und Arealentwicklungen einfordern (vgl. auch Anforderungen bezüglich Mobilitätskonzepte)</li> <li>_ mittel- bis langfristig: Ergänzung Baureglement prüfen</li> <li>_ Erstellung eines E-Mobilitätskonzept prüfen</li> </ul>	Gemeinde		hohe Priorität	laufend		Massnahme K 2
Q 1	Querschnittsthemen, BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK)	<p>Wichtigere Strassen an zentralen Orten und insbesondere in Abschnitten im Umfeld mit dynamisch entwickelnden Gebieten sollen mit Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) betrieblich und gestalterisch optimiert werden. Folgende Abschnitte sind wichtig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Bilten: Linth-Escherstrasse und Sägestrasse</li> <li>_ Niederurnen: Ziegelbrückstrasse</li> <li>_ Niederurnen: Badstrasse, Ochsenplatz, Hauptstrasse</li> <li>_ Oberurnen: Landstrasse (Begegnungsbereich)</li> <li>_ Näfels: Hauptstrasse (flankierende Massnahmen zur Umfahrung Näfels)</li> <li>_ Näfels: Bahnhofstrasse, Mühlhäusern und Autschachen</li> <li>_ Mollis: Bahnhofstrasse (Projekt in Bearbeitung)</li> <li>_ Obstaliden: Kerenzbergstrasse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Ausgangslage erheben</li> <li>_ Liste mit Werten / Konflikten erstellen, Herausforderungen identifizieren</li> <li>_ Bearbeitungsprozess mit weiteren Akteuren projektspezifisch klären</li> </ul>	Strasseneigentümer (Kanton / Gemeinde)	Begleitgruppe der verschiedenen Interessensgruppen	hohe Priorität	kurzfristig		Querschnittsthema, zahlreiche Querbezüge
Q 2	Querschnittsthemen, Güterverkehr	Güterverkehr / Logistik, Erschliessung ESP	Erschliessung ESP für den Güterverkehr sicherstellen, insbesondere für folgende ESP: <ul style="list-style-type: none"> <li>_ ESP Bilten (ab Autobahnanschluss)</li> <li>_ ESP Ziegelbrücke</li> <li>_ ESP Eternit (Schweiz) AG, Niederurnen</li> <li>_ ESP Flugplatz Mollis (Erschliessung via Querspange Netstal)</li> <li>_ ESP Biäsche (Neue, verbreiterte, lastwagentaugliche Sammelstrasse ab Flechsenstrasse bis zur Schwärzistrasse)</li> </ul>	_ im Rahmen der Entwicklung der ESP klären	Gemeinde	Gewerbe	hohe Priorität	noch offen		
Q 3	Querschnittsthemen, Güterverkehr	Güterverkehr / Logistik, Erschliessung Arbeitsgebiete	Die Zufahrt für den Güterverkehr zu den Arbeitsgebieten der Gemeinde Glarus Nord verläuft teilweise durch das Siedlungsgebiet. Konflikte zwischen Güterverkehr und Velo- und Fussverkehr durch geeignete Massnahmen angehen, insbesondere in folgenden Gebieten: <ul style="list-style-type: none"> <li>_ Bilten, Grabenstrasse</li> <li>_ Niederurnen, Gebiet Eternit und Oberurnen, Bahnhofstrasse</li> <li>_ Näfels, Industriestrasse</li> <li>_ Biäsche</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>_ Mögliche Lösungsansätze prüfen wie: Geschwindigkeitsniveau angleichen, Definition Ladezonen, separate Führung des Velo- und Fussverkehrs</li> <li>_ Bezug auf Schwachstellenanalyse beim Velo- und Fussverkehr</li> </ul>	Gemeinde	Gewerbe, Grundeigentümer	mittlere Priorität	kurzfristig		Schwachstellenanalyse Fuss- und Veloverkehr
Q 4	Querschnittsthemen, Güterverkehr	Güterverkehr / Logistik, Anschlussgleise	Anschlussgleise für den Güterverkehr erhalten	_ im Rahmen von Überbauungsplänen, Arealentwicklungen und Bauvorgaben einfordern	Unternehmen, Gemeinde		hohe Priorität	laufend		

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschreibung/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
Q 5	Querschnittsthemen, Mühlehorn	ÖV-Entwicklungsstrategie für Mühlehorn, Doppelspurausbau Tiefenwinkel	Die Bahnstrecke zwischen Mühlehorn und Tiefenwinkel ist noch immer eingleisig und wird mittelfristig – im Zusammenhang mit Fahrplanoptimierungen im Bahnhof Ziegelbrücke, zweigleisig ausgebaut werden müssen (zur Gewährleistung der Fahrplanstabilität und Optimierung der Haltezeiten in Ziegelbrücke). Vorhaben von nationaler Bedeutung mit hohen Investitionssummen. Die Gemeinde soll rechtzeitig ihre Visionen und Interessen einbringen (Leitbildstufe), um für die Ortschaft Mühlehorn einen möglichst grossen Nutzen realisieren zu können.	_ Antrag zur Aufnahme in die STEP-Planung seitens Kanton erfolgt _ Vision Mühlehorn entwickeln und klären, in Räumliche Entwicklungsstrategie und anschliessend in Gemeinderichtplan einfliessen lassen.	Gemeinde	Kanton, BAV, SBB	hohe Priorität	kurzfristig		Dorfentwicklung / Dialog Mühlehorn, Massnahme ÖV 16
Q 6	Querschnittsthemen, Mühlehorn	Entwicklungsstrategie für Mühlehorn, Anpassung Streckenführung Bahnlinie	Im Zusammenhang mit dem geforderten Doppelspurausbau werden die Bahnanlagen im Dorf Mühlehorn angepasst werden; die Streckenführung mit heute reduzierter Geschwindigkeit sollte mittels grösserer Radien beschleunigt werden, der Abschnitt zwischen der Haltestelle Mühlehorn und dem Tiefenwinkel könnte gegebenenfalls in einen Tunnel verlegt werden; damit könnte das bestehende Gleis entlang dem See zu einem attraktiveren Rad- und Fussweg umgenutzt werden und der Zugang vom Dorf zum See könnte erweitert werden (Referenz: Riviera dei fiori, siehe Abbildung)	_ Vision Mühlehorn entwickeln und klären, in Räumliche Entwicklungsstrategie und anschliessend in Gemeinderichtplan einfliessen lassen. _ Vision in zukünftigen Infrastrukturvorhaben, Planungen und Arealentwicklungen einbringen	Bahnanlagen: BAV Entwicklung Mühlehorn: Gemeinde, mit Unterstützung des Kantons	SBB	mittlere Priorität	langfristig		Dorfentwicklung / Dialog Mühlehorn, Massnahme ÖV 16
K 1	Kommunikation und Zusammenarbeit	Mobilitätsmanagement, Mobilitätsberatung und -sensibilisierung bei Unternehmen und der Bevölkerung	Unternehmen und Bevölkerung für Mobilitätsthemen sensibilisieren. Durch Beratung, Informationen und Aktionen auf eine effizienten, sozial- und umweltverträglichen Mobilität hinarbeiten. Auf die Erreichung der Modalsplitziele gemäss GVK hinarbeiten: Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV. Mögliche Beispiele sind regelmässige aktive Mobilitätsinfos (Infos zu Fahrplanwechsel, Tarifangebote, Sonderangebote, Mobilitätstestangebote, Aktionstage), Tageskarte Gemeinde, Infos für Zuziehende, Mobilitätsberatung für Unternehmen, Umgang mit Elterntaxi, Vorgaben für Veranstaltungen, Standards bei Baustellen, u. a. m.	_ regelmässige Durchführung von Cyclomania _ regelmässige Durchführung von Bike to work in der Verwaltung _ Erarbeitung Konzept und Prüfung Machbarkeit Mobilitätsmanagement bei der Bevölkerung _ Erarbeitung Konzept und Prüfung Machbarkeit Mobilitätsmanagement bei Unternehmen.	Gemeinde		mittlere Priorität	mittelfristig		
K 2	Kommunikation und Zusammenarbeit	Mobilitätsmanagement für neue Nutzungen (Mobilitätskonzept)	_ Sicherstellung von Kapazitäten/ Funktionalität auf dem Verkehrsnetz auch für zukünftige Entwicklungen. _ Aktive Planung und Steuerung der Verkehrserzeugung (Massnahmen für alle Verkehrsmittel). Reduktion des zusätzlich erzeugten MIV auf ein verträgliches Mass bei gleichzeitigem Ausbau und Optimierung beim ÖV und beim Fuss-/Veloverkehr.	_ Klären, bei welchen Projekten / Vorhaben Mobilitätskonzepte verlangt werden, resp. bei welchen Projekten / Vorhaben die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts empfohlen wird _ ggf. Schaffung der gesetzlichen Grundlagen _ Festlegung der erforderlichen Inhalte und des Erarbeitungs- und Beurteilungsprozesses für Mobilitätskonzepte _ Einfordern und Prüfen bei den betroffenen Planungen	Gemeinde		hohe Priorität	kurzfristig		evtl. Massnahme P 2 Parkierungsreglement

Gesamtverkehrskonzept Glarus Nord  
Massnahmenübersicht

Stand: 10.07.2023

Nr.	Kategorie	Massnahme	Kurzbeschrieb/Ziele	Nächste Schritte / weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (Lead)	weitere Beteiligte	Priorität	Planungshorizont	Schlüsselmassnahme	Querbezüge
K 3	Kommunikation und Zusammenarbeit	Information der Bevölkerung, der Nachbargemeinden und Planungsregionen	Die an verkehrlichen Themen interessierte Bevölkerung sowie die Nachbargemeinden und Planungsregionen sind periodisch über den Umsetzungsstand des Gesamtverkehrskonzepts zu informieren. Weitere Kommunikations- und Informationsmassnahmen im Bereich Mobilität / Mobilitätsentwicklung	Kommunikationskanäle und Zuständigkeiten festlegen	Gemeinde (B+U, Raumplanung)		hohe Priorität	laufend		
K 4	Kommunikation und Zusammenarbeit	Massnahmen befristet testen	Massnahmen sollen vermehrt befristet getestet werden, um die Wirkung besser abschätzen und die Akzeptanz erhöhen zu können.	_ fallweise festlegen	Gemeinde		hohe Priorität	noch offen		
K 5	Kommunikation und Zusammenarbeit	Controlling	Die Umsetzung der Massnahmen durch ein Controlling anhand vorgängig definierter Kriterien begleiten. Das Controlling soll auf Daten aufbauen, welche bereits in anderem Zusammenhang erhoben werden. Betrachtung der Mobilität über den gesamten Kanton institutionalisieren.	_ Kenngrössen definieren und abstimmen _ Verdichtung des Mikrozensus auf regionaler Ebene prüfen (Erhebung alle 5 Jahre, nächste Erhebung 2025)	Gemeinde	Kanton, Nachbargemeinden	hohe Priorität	mittelfristig		

## Tabelle Strassenklassierung

	Strassentyp	Nebenstrassen						Hauptstrassen			Sonderfälle	
		Ergänzendes Netz						Basisnetz			Plätze, Begegnungsorte	
		Erschliessungsstrassen			Sammelstrassen			innerorts	innerorts	ausserorts		
Zufahrtswege	Zufahrtsstrassen	Quartier-erschliessungsstrassen	Gewerbe-erschliessungsstrassen	Quartier-sammelstrassen	Haupt-sammelstrassen	Nebenstrassen ausserorts	im Zentrum	innerhalb des Siedlungsgebietes				
Anforderungen	verkehrliche Funktion nach VSS	Erschliessung bis 50 Wohneinheiten	Erschliessung bis 150 Wohneinheiten	Erschliessung bis 300 Wohneinheiten	Erschliessen	Sammeln, Erschliessen	Sammeln, Erschliessen	Verbinden	Durchleiten, Verbinden, Erschliessen	Durchleiten, Verbinden	Durchleiten, Verbinden	
	Anzahl Erschliessbare Wohneinheiten Glarus Nord (n. Zürcher Recht)	200 Wohneinheiten	400 Wohneinheiten	600 Wohneinheiten								
	Funktion nach Erschliessungs-reglementen	Feinerschliessung	Feinerschliessung	Groberschliessung	Fein- oder Groberschliessung	Groberschliessung	Basiserschliessung	Basiserschliessung	Basiserschliessung	Basiserschliessung	Basiserschliessung	
	weitere Funktionen	Aufenthalt, Begegnung	Aufenthalt, Begegnung	Aufenthalt, Begegnung	evtl. Abstellen	Begegnung, Orientierung	Begegnung, Orientierung					Repräsentieren, Begegnen, sich Aufhalten
	Fussverkehr	vor allem längs, punktuell quer			vor allem längs			nach Möglichkeit getrennt	längs und quer	längs, punktuell quer	gering, nach Möglichkeit getrennt	hat Priorität
	Veloverkehr	vor allem längs, punktuell quer			vor allem längs			längs	längs und quer	längs, punktuell quer	nach Möglichkeit getrennt	längs und quer
	Schwerverkehr	Ausnahmefall	Ausnahmefall	ausnahmsweise	regelmässig	gering	gering	meistens gering	ja			gering
	öffentlicher Verkehr	in der Regel kein öV			je nach Bedarf	teilweise	teilweise	teilweise	ja			in der Regel ja
	Spitzenstunde (VSS)	50 Mfz/h	100 Mfz/h	150 Mfz/h	je nach Bedarf	bis 500 Mfz/h	bis 800 Mfz/h	bis 800 Mfz/h	bis 800 Mfz/h	bis 1'800 Mfz/h	bis 1'800 Mfz/h	
	DTV	400 Mfz	800 Mfz	1'200 Mfz	je nach Bedarf	bis 4'000 Mfz	bis 6'500 Mfz	bis 6'500 Mfz	bis 7'000 Mfz	bis 18'000 Mfz	bis 18'000 Mfz	
Ausnahmetransportroute	nein			je nach Bedarf	evtl.	evtl.	evtl.	nach Möglichkeit nein	evtl.	ja		
Parameter	Ausbaugeschwindigkeit	Fahrgeometrisch	Fahrgeometrisch	30 km/h	30-50 km/h	30 - 50 km/h	30 - 50 km/h	60 - 80 km/h	30 km/h	50 km/h	80 km/h	20 km/h
	Fahrgeschwindigkeit	20 - 30 km/h	20 - 30 km/h	20 - 30 km/h	30-50 km/h	30 - 50 km/h	30 - 50 km/h	60 - 80 km/h	30 - 50 km/h	50 km/h	60 - 80 km/h	bis 20 km/h
	massgebender Begegnungsfall	PW / Velo oder PW Fussgänger, bei stark reduzierter Geschwindigkeit	PW/ Velo, bzw. PW/PW	LW/PW, bei stark reduzierter Geschwindigkeit	LW/PW, abschnittsweise LW/LW (oder LW/Bus)	LW/PW	LW/LW (oder LW/Bus)	LW/ PW	LW/LW, bzw. Bus/LW bei reduzierter Geschwindigkeit	LW/LW, bzw. Bus/LW	LW/LW, bzw. Bus/LW	nicht definiert
	Anzahl Fahrstreifen	1	1 oder 2	2	1-2	2	2	2	2	2-3	2	
	öffentlicher Verkehr	keine Haltestelle	in der Regel keine Haltestelle		je nach Bedarf	Fahrbahnhaltestellen	Fahrbahnhaltestellen	in der Regel Busbuchten	je nach Situation	in der Regel Busbucht	in der Regel keine Haltestelle	je nach Situation
	Veloverkehr	Mischverkehr			i.R. Mischverkehr	Mischverkehr	Radstreifen oder Mischverkehr	in der Regel Mischverkehr	in der Regel Mischverkehr	Radstreifen oder Radwege	Radwege	Mischverkehr
	Fussverkehr	Mischverkehr	Mischverkehr	Mischverkehr oder einseitiges Trottoir	Mischverkehr oder ein- oder beidseitiges Trottoir	ein- oder beidseitiges Trottoir	Beidseitiges Trottoir	baulich abgetrennter Fussweg	beidseitiges Trottoir, Fussgängerstreifen oder Mittelstreifen	beidseitiges Trottoir, Fussgängerstreifen mit Schutzinseln	baulich abgetrennter Fussweg	Mischverkehr
	Fahrbahnbreiten	mind. 3.0 Meter	mind. 4.0 Meter	4.5 - 5.5 Meter	mind. 5.0 bis 6.0 Meter	5.0 - 6.0 Meter (plus Trottoir)	6.0 oder 7.5 Meter (plus Trottoire)	5.0 bis 6.0 Meter	6.0 oder mehr als 7.0 Meter (plus Trottoire)	je nach Veloführung 6.0 bis über 9.0 Meter	mehr als 6.5 Meter	nicht definiert
Strassenbreite	3-5.5 Meter			5 - 12 Meter	8-10 Meter	10-14 Meter	ca. 10-12 Meter	10-14 Meter	15-25 Meter	12 - 15 Meter		

weitere Hinweise:

FKS Richtlinie      Fahrbahn minimal 3.5 Meter, in Kurven minimal 5.0 Meter, minimale Lichtraumhöhen, Angaben zu Steigungsänderungen, Stellflächen

Anz. WE (VSS, veraltet)                      30                      150                      300

Anz. WE Zürcher Recht\*                      200                      400                      600

Längenbeschränkung                      40 bis 80 Meter

\* Anz. WE mit Fahrtenmaximum

Wendemöglichkeit gemäss Norm situativ festzulegen

## Dokumentation Velotouren / Standaktion

## Dokumentation Echoräume

## Dokumentation schriftliche Mitwirkung

## Dokumentation Schulwegsicherheit

## Schulwegsicherheit Glarus Nord

---

### Gemeinde Bilten

Schwachstellen Schulwegnetz gem. Sitzung vom 24. Januar 2023

Nr.	Bemerkung	Verkehrsmittel
1	Es gibt viel Schwerverkehr auf der Grabenstrasse	Fuss
2	fehlende Querung, resp. vorhandene Querung liegt nicht in Wunschlinie des Fussverkehrs	Fuss
3	Fehlende Aufstellfläche für den Fussverkehr	Fuss
4	Tempolimit wird nicht eingehalten	Fuss
5	fehlende Querung	Fuss
6	fehlendes Trottoir	Fuss
7	fehlende Querung	Fuss
8	Fehlende Aufstellfläche für den Fussverkehr	Fuss
9	Gefährliche Stelle durch Verkehr und parkierte Autos	Fuss
10	Es sind viele Nutzungen vorzufinden, die viele Fahrten und Konflikte mit dem Fussverkehr erzeugen	Fuss
11	Es gibt viel Schwerverkehr, zu schmale Fahrbahn	Fuss
12	fehlende Querung (Tschachenstrasse)	Fuss
13	Fussweg nur halböffentlich, inoffiziell	Fuss
14	Elterntaxis halten vor dem Ausgang aus dem Kindergarten / Hort, oder auf der Strasse	Fuss
15	Ein- und Ausfahrt Denner ist schmal, erzeugt teilweise Rückstau	Fuss
16	Knotenbereich Hauptstrasse, Loh, Käsernstrasse und Einfahrt Denner ist unübersichtlich, Querung wird als gefährlich wahrgenommen	Fuss
17	Engstelle	Fuss
18	fehlendes Trottoir	Fuss
19	fehlende Querung	Fuss

## Velotouren Juni 2022

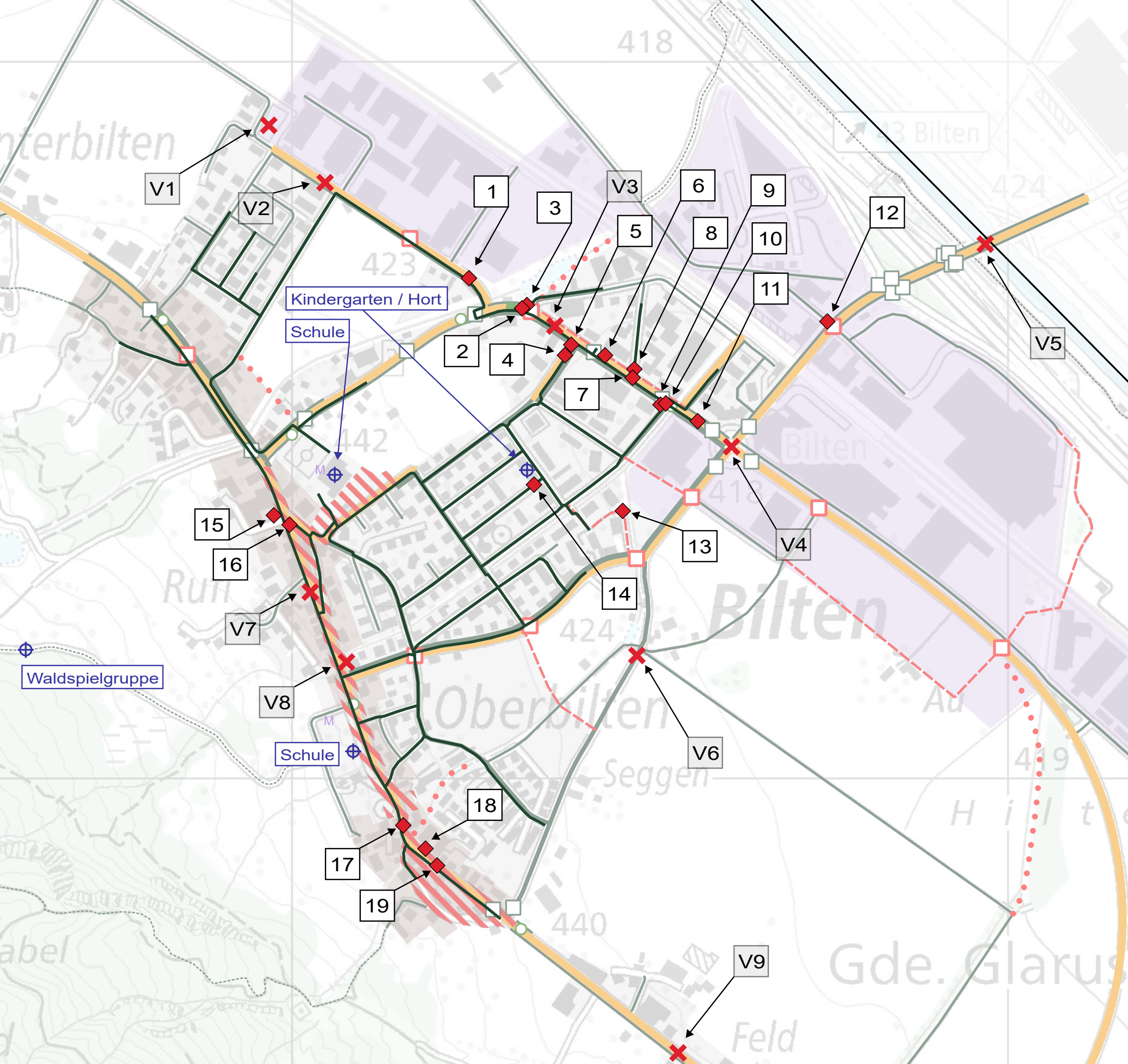
---

### Gemeinde Bilten

Schwachstellen gem. Velotouren Juni 2022

Nr.	Bemerkung	Verkehrsmittel
V1	Velofahrer fahren zu schnell im Bereich des Spielplatzes	Velo
V2	Geschwindigkeitslimit in Grabenstrasse	Velo
V3	Die Veloinfrastruktur fehlt	Velo

V4	Veloerschliessung für neue Baubereiche prüfen, Infrastruktur für Velo im Kreisverkehr fehlt	Velo
V5	Verbindung wichtig, fehlende Angebote/ Infrastrukturen im ÖV, Velo- und Fussverkehr	Velo
V6	Fehlende Beleuchtung, enger Strassenraum, Einbahnverkehr prüfen	Fuss und Velo
V7	Geschwindigkeitsniveau auf Hauptstrasse	Fuss und Velo
V8	Geringe Aufenthaltsqualität entlang Hauptstrasse aufgrund Parkierung	Fuss und Velo
V9	Busverbindung Näfels-Bilten zu langsam/umständlich	ÖV



Schulwege Glarus Nord

Bilten

Situation 1:5'000

Legende



Konzeptinhalt

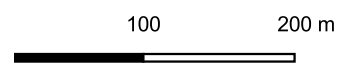
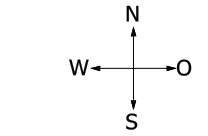
Bestand      Geplant

-  Schulrelevante Standorte
-  Schulwege
-  Schwachstellen Fuss
-  Schwachstellen Fuss und Velo
-  Schwachstellen Velo
-  Schwachstellen Velotouren Juni 2022

Orientierender Inhalt

Bestand      Geplant

-  Hauptfusswege
-  Fusswege
-  Querungen
-  Begegnungsbereiche
-  Lücke schliessen
-  Bushaltestellen
-  Bahnhöfe / Bahnhaltstellen
-  Übergeordnetes Strassennetz
-  Wanderwege Kanton
-  Mobilitätshubs
-  Kerngebiete
-  Entwicklungsschwerpunkte
-  Baugebiete



Proj. Nr.	22092	Datum	30.03.2023
Plan-Nr.	152	Rev. Datum	
Format	A3	Gez. / Gepr.	NGR

## Schulwegsicherheit Glarus Nord

### Kerenzerberg

Schwachstellen gem. Sitzung vom 19. Januar 2023

Nr.	Bemerkung	Verkehrsmittel
1	Tempolimit wird nicht eingehalten	Fuss
2	Bushaltestelle wird als gefährlich eingestuft (Zugang und Wartebereich)	Fuss
3	Tempolimit wird nicht eingehalten	Fuss
4	Bushaltestelle wird als gefährlich eingestuft (Zugang und Wartebereich)	Fuss
5	Tempolimit wird nicht eingehalten	Fuss
6	Sichtweiten werden als ungenügend eingestuft	Fuss
7	Begegnungsbereich erweitern	Fuss
8	fehlende Querung	Fuss
9	Sichtweiten werden als ungenügend eingestuft	Fuss
10	fehlendes Trottoir (Zugang zur Bushaltestelle)	Fuss
11	fehlende Querung	Fuss
12	Tempolimit wird nicht eingehalten	Fuss
13	Sichtweiten werden als ungenügend eingestuft	Fuss
14	Die Markierungen der Haltestelle Post Richtung Näfels-Mollis wurde als unklar eingestuft, fehlende Ausstattung der Haltestelle	Fuss
15	Der Wendepplatz der Haltestelle Obstalden Post Richtung Mühlehorn ist gleichzeitig der Wartebereich und das Wendemanöver vom Bus wird als gefährlich eingestuft, fehlende Ausstattung der Haltestelle	Fuss
16	Sichtweiten werden als ungenügend eingestuft	Fuss
17	Tempolimit wird nicht eingehalten	Fuss
18	fehlende Querung und unsicherer Zugang zur Bushaltestelle	Fuss
19	fehlende Querung	Fuss
20	fehlendes Trottoir (Zugang zur Bushaltestelle)	Fuss
21	fehlende Querung, das Queren wird als gefährlich eingestuft (Zugang zu Bushaltestelle)	Fuss
22	Beidseitig schmales Trottoir / Warteflächen bei Bushaltestelle	Fuss
23	Die Stelle wird als gefährlich eingestuft, Ein- und Ausfahrt Autobahn	Fuss

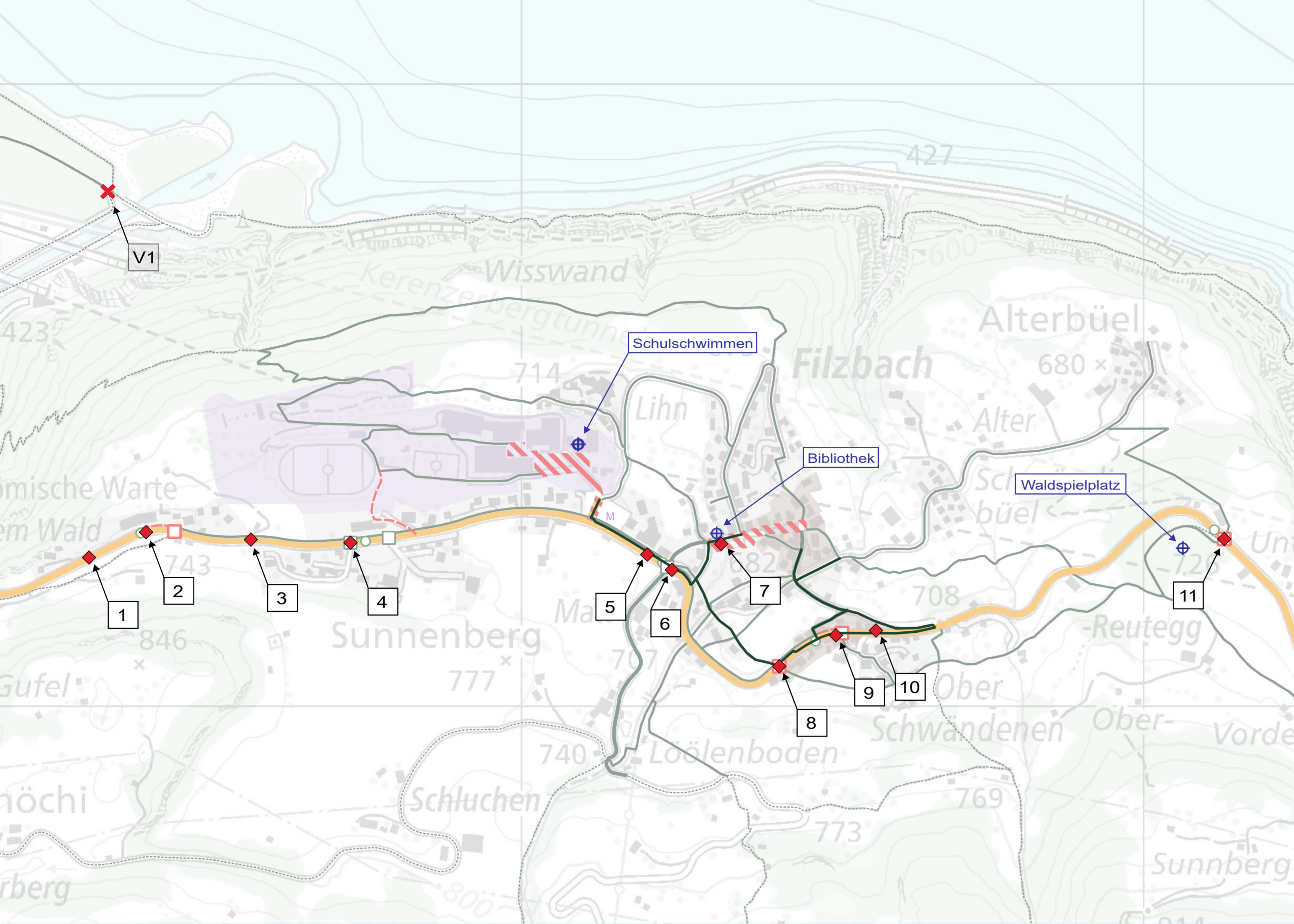
## Velotouren Juni 2022

---

### Kerenzerberg

Schwachstellen gem. Velotouren Juni 2022

Nr.	Bemerkung	Verkehrsmittel
V1	Wegweiser nach Mollis fehlt	Fuss
V2	Veloweg wird als zu steil eingestuft	Velo
V3	Veloweg wird als zu schmal eingestuft	Velo
V4	Fussweg wird als zu schmal eingestuft	Fuss



Schulwege Glarus Nord

Kerenzerberg

Situation 1:5'000

Legende

Konzeptinhalt

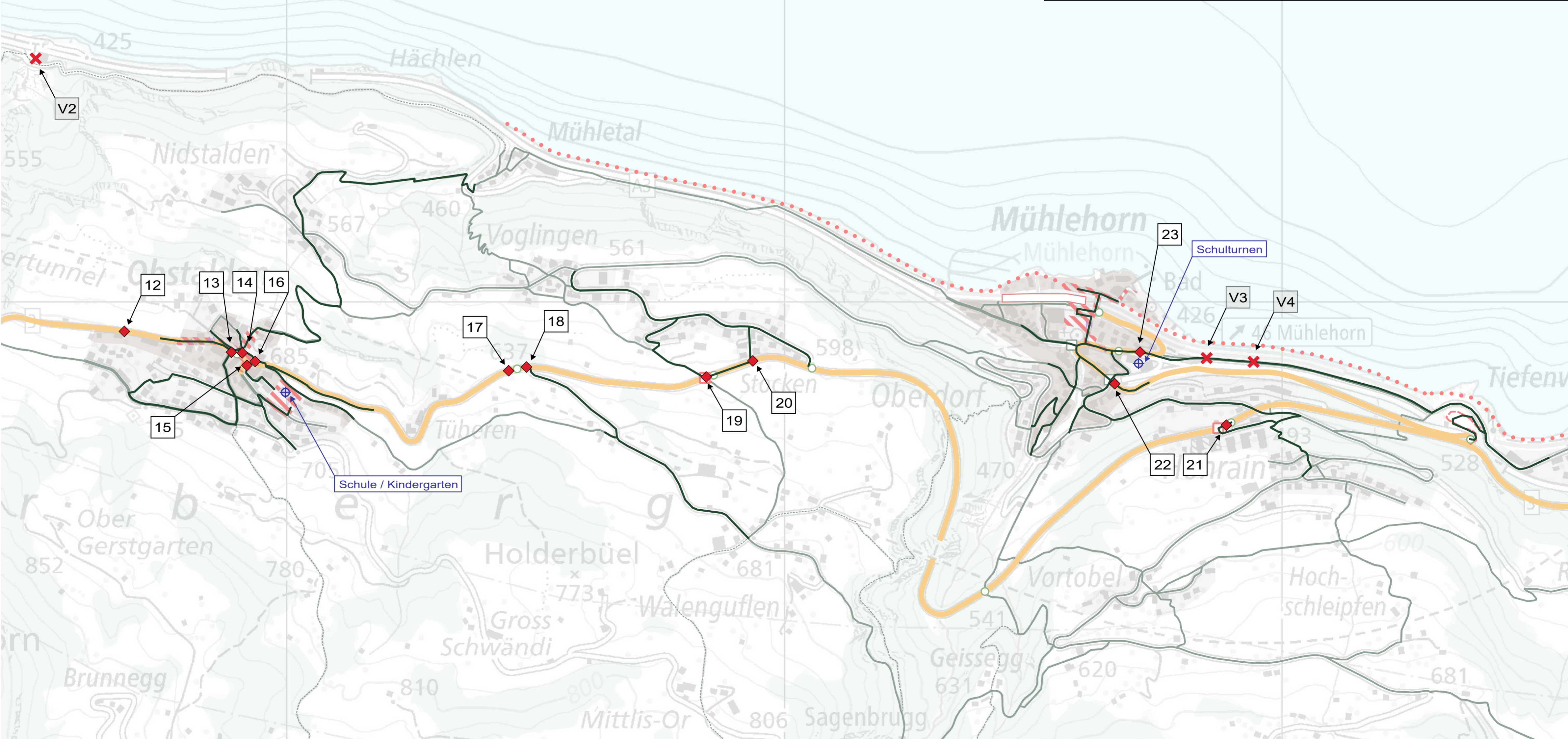
- | Bestand | Geplant |                                     |
|---------|---------|-------------------------------------|
|         |         | Schulrelevante Standorte            |
|         |         | Schulwege                           |
|         |         | Schwachstellen Fuss                 |
|         |         | Schwachstellen Fuss und Velo        |
|         |         | Schwachstellen Velo                 |
|         |         | Schwachstellen Velotouren Juni 2022 |

Orientierender Inhalt

- | Bestand | Geplant |                             |
|---------|---------|-----------------------------|
|         |         | Hauptfusswege               |
|         |         | Fusswege                    |
|         |         | Querungen                   |
|         |         | Begegnungsbereiche          |
|         |         | Lücke schliessen            |
|         |         | Bushaltestellen             |
|         |         | Bahnhöfe / Bahnhallestellen |
|         |         | Übergeordnetes Strassennetz |
|         |         | Wanderwege Kanton           |
|         |         | Mobilitätshubs              |
|         |         | Kerngebiete                 |
|         |         | Entwicklungsschwerpunkte    |
|         |         | Baugebiete                  |



Proj. Nr. 22092 Datum 30.03.2023  
 Plan-Nr. 153 Rev. Datum  
 Format 630x594mm Gez. / Gepr. NGR



## Schulwegsicherheit Glarus Nord

### Näfels

Schwachstellen gem. Sitzung vom 17. Januar 2023

Nr.	Bemerkung	Verkehrsmittel
1	Eine Verbindung/Abkürzung für das Velo nach Oberurnen fehlt	Velo
2	Sichtweiten werden als ungenügend eingestuft	Fuss und Velo
3	Autos können auf dem Areal des PP zu schnell fahren	Fuss
4	Die Anbindung ans Schulwegnetz ist unklar	Fuss
5	Bushaltestelle wird als gefährlich eingestuft, Veloführung unklar	Fuss und Velo
6	Eine Querung fehlt	Fuss
7	Verbindung fehlt	Fuss
8	Sichtweiten werden als ungenügend eingestuft	Fuss
9	Die Führung des Veloverkehrs am Knoten ist unklar	Velo
10	Bushaltestelle wird als gefährlich/unübersichtlich eingestuft	Fuss
11	Die parkierenden Autos versperren die Sichtweiten in die Schmiedgasse	Fuss
12	Die Elterntaxis warten auf dem Trottoir	Fuss
13	Konflikt Zufahrt Parkplatz und Schmiedgasse, Begegnungsbereich erweitern	Fuss
14	Parkierungssituation schlecht, Parkplatz ist der Pausenplatz	Fuss
15	Parkierungssituation schlecht, Parkplatz ist der Pausenplatz, Konflikt auch mit Sichtweiten	Fuss
16	Gefährlich und unübersichtlich; parkierende Autos fahren vor- und rückwärts über den Wartebereich der Bushaltestelle	Fuss
17	Zu viele Verkehrsteilnehmer treffen auf engem Strassenraum aufeinander, gefährlich für Kinder	Fuss
18	Umsteigen für Kinder wird als gefährlich eingestuft	Fuss
19	Die Unterführung ist dreckig, unschön und unattraktiv	Fuss
20	Stichstrasse verkehrsorientiert, unattraktiv für Fussverkehr	Fuss
21	Der Knoten ist für Fussverkehr schlecht gelöst, Veloinfrastruktur fehlt komplett	Fuss und Velo
22	Verbindung über Privatgrund wird bereits heute genutzt (Abkürzung / Umgehung Hauptstrasse und Engstelle Obererlen), offizielles Wegrecht vorhanden?	Fuss
23	Der Standort des neuen Schulhauses einbinden, die Problematik von Elterntaxis vorbeugen	Fuss

24	Der Durchgang ist mit dem Velo oder dem Kinderwagen nicht passierbar	Fuss und Velo
25	Im Villäggen ist der Strassenraum viel zu eng, zudem ist sie die einzige Zufahrt mit dem Töffli	Fuss
26	Die Anbindungen aus dem Quartier Risi ans Schulwegnetz prüfen	Fuss
27	Eine Querung fehlt	Fuss
28	Lücke Schulwegnetz prüfen / schliessen	Fuss
29	Eine Querung fehlt	Fuss
30	Ein Trottoir fehlt, gefährliche Situation wegen dem Bach	Fuss
31	Die Unterführung ist zu schmal und sehr gefährlich, das Velo hat keinen Platz und das Trottoir ist zu schmal	Fuss und Velo
32	Strassenunterhalt der Naturstrassen beidseits der Brücke mangelhaft, keine Schneeräumung, zwingt Kinder die Hauptstrasse zu nehmen	Fuss und Velo

## Mollis

Schwachstellen gem. Sitzung vom 18. Januar 2023

Nr.	Bemerkung	Verkehrsmittel
33	Die Verbindung mit dem Velo wird als gefährlich eingestuft	Velo
34	Ein Trottoir fehlt	Fuss
35	Hohes Gefahrenpotential, mangelhafte Sichtweiten, fehlende Querungen	Fuss
36	Rückstau beim Knoten Kanalstrasse / Bahnhofstrasse führt zu Schleichverkehr durch die Vorderdorfstrasse	Fuss
37	Die Abschränkung ist mit dem Kinderwagen nicht passierbar	Fuss
38	Gefährliche Querung/Kreuzung, fehlende Sichtweiten, zu schmales Trottoir	Fuss
39	Tempo wird nicht eingehalten	Fuss
40	Die parkierenden Autos stehen teilweise auf dem Trottoir und behindern den Fussverkehr, Kind muss auf die Strasse ausweichen	Fuss
41	Die Kinder stehen nach dem Tor direkt auf der Strasse, fehlende Aufstellfläche	Fuss
42	Gefährliche Engstelle, Schleichverkehr	Fuss
43	Hexenweg ist wichtig für Schulweg, sichere Verbindung, Umgehung Knoten Vorderdorfstrasse - Hertenackerstrasse	Fuss
44	Poller der privaten Parzelle Nr. 387 engen die Strasse zusätzlich ein	Fuss
45	Knoten ist gefährlich, Erhalt des Hexenwegs wichtig	Fuss
46	Der Durchgang ist gesperrt wegen der Baustelle, bedingt teils grosse Umwege	Fuss

47	Die Situation wird als gefährlich eingestuft, fehlende Sichtweiten	Fuss
48	Das Trottoir wird oft von Fahrzeugen befahren	Fuss
49	Die Querung ist nicht markiert, das Tempo wird nicht eingehalten	Fuss
50	LKW von/zum Flugplatz und den südlich gelegenen Arbeitsgebieten fahren durch Mollis (möglicher Lösungsansatz LKW-Durchfahrtsverbot)	Fuss
51	Die Verbindung zum Pumptrack wird als wichtig eingestuft	Fuss und Velo
52	Die Verbindung zum Wald ist für die Spielgruppe wichtig	Fuss
53	Der Verkehr auf der Rosen- und Sonnenhofstrasse fährt zu schnell (Tempo 30 prüfen)	Fuss
54	Vorgeschlagene Bushaltestelle wird grundsätzlich begrüsst, Realisierungschancen nach erfolgtem BehiG-Ausbau der bestehenden Haltestellen?	Fuss
55	Anbindung des Quartiers ans Schulwegnetz ungenügend	Fuss
56	Fehlende Querungen auf Kanalstrasse, Oberrütelstrasse, Baumgartenstrasse, Netstalerstrasse	Fuss
57	Fehlendes Trottoir	Fuss
58	Strecke mit Tempo-30 zu kurz abgegrenzt (Vorschlag: in beide Richtungen ausweiten)	Fuss
59	Der Kreisel ist durch den MIV nicht genügend wahrgenommen (z.B. bei Schnee)	Fuss
60	Die Trennwirkung zwischen Schulhaus und Pausenplatz ist durch die Strasse sehr hoch (Beruhigung oder Sperrung erwünscht)	Fuss
61	Der Bus wendet über die Schulstrasse	Fuss

## Velotouren Juni 2022

### Näfels

Schwachstellen gem. Velotouren Juni 2022

Nr.	Bemerkung	Verkehrsmittel
V1	Veloführung Richtung Näfels wird als ungenügend empfunden	Velo
V2	Unterbruch Veloweg, Verbindung Dorf-Lintharena prüfen	Velo
V3	Verbindung Dorf-Lintharena prüfen	Fuss
V4	Querung wird als gefährlich eingestuft	Fuss
V5	Klare Veloführung fehlt	Velo
V6	Klare Fussgängerführung fehlt	Fuss
V7	Viel Durchgangsverkehr auf Schmiedgasse, Verkehrsberuhigung erwünscht	Fuss und Velo

V8	Veloinfrastruktur fehlt	Velo
V9	PP sind auf den Trottoir, Fussgänger muss auf Strasse ausweichen	Fuss
V10	Zu viel Durchgangsverkehr	Fuss und Velo
V11	Eine Querung fehlt, gefährlicher Schulweg	Fuss
V12	Schulweg wird als gefährlich eingestuft, Querung über Sonnenweg fehlt	Fuss
V13	enge Platzverhältnisse, Einbahnverkehr prüfen	MIV
V14	Neuer Anschluss am Kreisel zur Entlastung Kärpfstrasse und Grüt prüfen	MIV
V15	Trottoir in Unterführung zu schmal	Fuss und Velo

## Mollis

Schwachstellen gem. Velotouren Juni 2022

Nr.	Bemerkung	Verkehrsmittel
V16	Zu hoher Durchgangsverkehr, Lastwagenverbot / Tempo 30 prüfen	Velo und Fuss
V17	zu viel Verkehr an diesem Knoten, LSA prüfen	MIV
V18	Trottoir in schlechtem Zustand	Fuss
V19	Trottoir zu schmal, fehlende Querung	Fuss
V20	Kreuzung wird als gefährlich eingestuft	Velo
V21	Tempo-30-Strecke zu kurz, Tempo 30 bis hier hin prüfen	Fuss und Velo
V22	Stark vom Schwerverkehr belastet	MIV

Schulwege Glarus Nord

Näfels und Mollis

Situation 1:5'000

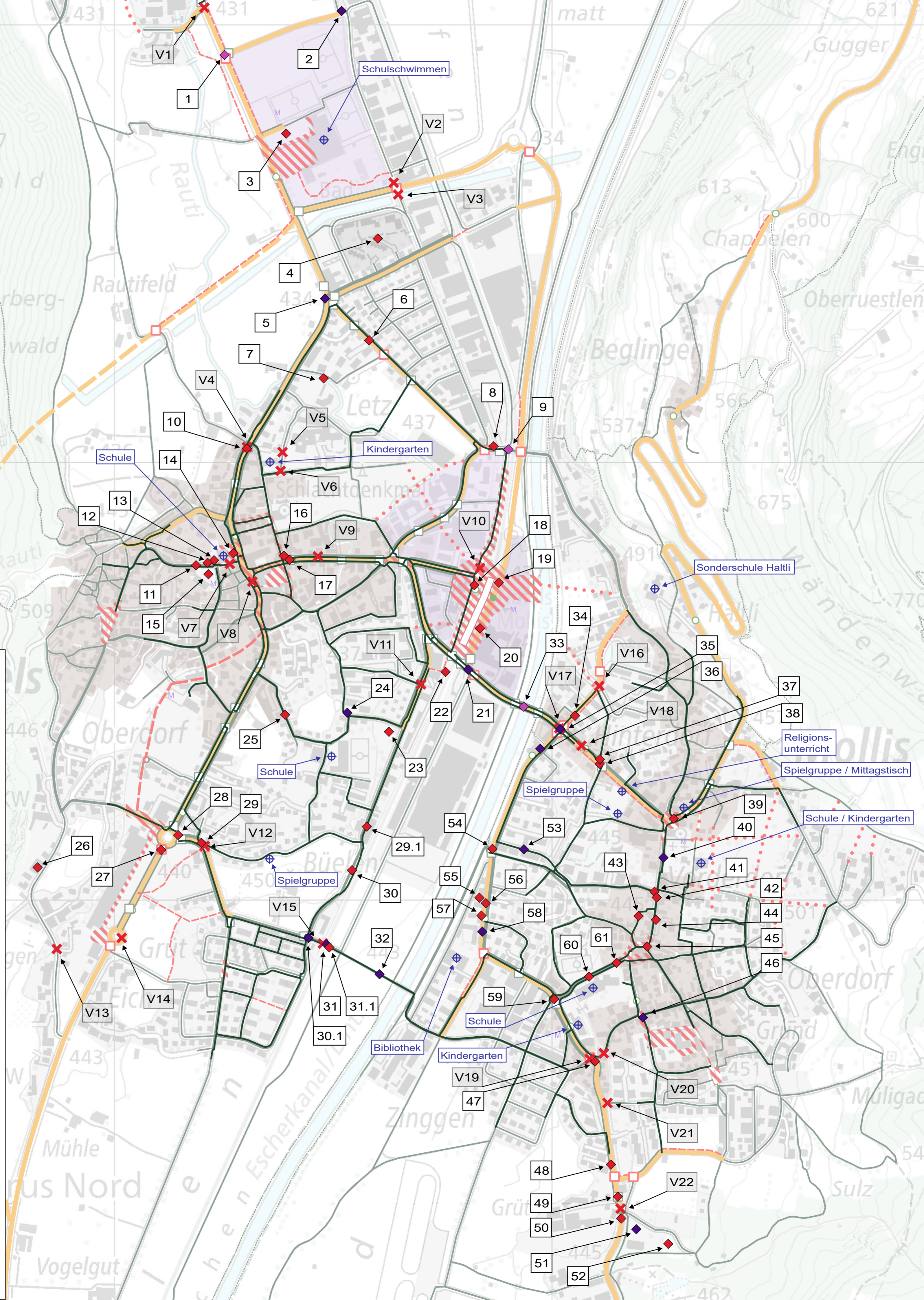
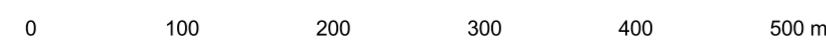
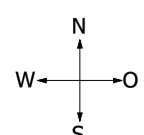
Legende

Konzeptinhalt

Bestand	Geplant	
		Schulrelevante Standorte
		Schulwege
		Schwachstellen Fuss
		Schwachstellen Fuss und Velo
		Schwachstellen Velo
		Schwachstellen Velotouren Juni 2022

Orientierender Inhalt

Bestand	Geplant	
		Hauptfusswege
		Fusswege
		Querungen
		Begegnungsbereiche
		Lücke schliessen
		Bushaltestellen
		Bahnhöfe / Bahnhaltestellen
		Übergeordnetes Strassennetz
		Wanderwege Kanton
		Mobilitätshubs
		Kerngebiete
		Entwicklungsschwerpunkte
		Baugebiete



## Schulwegsicherheit Glarus Nord

### Niederurnen

Schwachstellen gem. Sitzung vom 23. Januar 2023

Nr.	Bemerkung	Verkehrsmittel
1	Fehlende Durchwegung. In Zusammenhang mit Entwicklung des ESP zu prüfen	Fuss und Velo
2	Das Tempo wird nicht eingehalten	Fuss
3	Die Querung wird als gefährlich eingestuft, ungenügende Sichtweiten	Fuss
4	Es gibt keinen Durchgang, keine offizielle Verbindung	Fuss
5	Die Kreuzung wird für das Velo als gefährlich eingestuft	Velo
6	Sichtweiten werden als ungenügend eingestuft	Velo
7	Die Kreuzung wird als gefährlich eingestuft, ungenügende Sichtweiten	Fuss
8	Schmale Brücke, oft befahren von den Elterntaxis, Konflikte zwischen Schulkindern und MIV	Fuss
9	gefährliche Situation mit dem vielen Elterntaxis und dem Bach (fehlende Absturzsicherung)	Fuss
10	Elterntaxis laden hier die Kinder auf / ab	Fuss
11	Die Kreuzung ist gefährlich, ungenügende Sichtweiten (Handlungsbedarf hoch, Querung direkt vor Schulhaus)	Fuss
12	Viele Elterntaxis in der Schulstrasse, Konflikte mit Fussverkehr	Fuss
13	Die Ein- und Ausfahrt der PP wird als gefährlich eingestuft	Fuss
14	viel Verkehr (auch Landwirtschaftsverkehr), enge Platzverhältnisse	Fuss
15	Die Querung wird als gefährlich eingestuft, geringe Sichtweiten	Fuss
16	Das Tempolimit wird nicht eingehalten	Fuss
17	Die Kreuzung wird als gefährlich eingestuft, geringe Sichtweiten	Fuss
18	Sichtweiten werden als ungenügend eingestuft	Fuss und Velo
19	Es fehlt ein Trottoir, Gebäude steht direkt an der Strasse	Fuss
20	Die Querung wird als gefährlich empfunden, geringe Sichtweiten	Fuss
21	Die Kreuzung wird als gefährlich empfunden, geringe Sichtweiten	Fuss und Velo
22	Die Strecke wird für das Velo als gefährlich eingestuft	Velo
23	Das Tempolimit wird nicht eingehalten	Fuss und Velo
24	Die Strecke wird für das Velo als gefährlich eingestuft	Velo
25	Das Tempolimit wird nicht eingehalten	Fuss und Velo
26	Das Tempolimit wird nicht eingehalten	Fuss

## Oberurnen

Schwachstellen gem. Sitzung vom 16. Januar 2023

Nr.	Bemerkung	Verkehrsmittel
27	Knoten wird als gefährlich empfunden, da einige Unfälle verzeichnet sind	Fuss
28	Das Trottoir wird oft von Fahrzeugen befahren	Fuss
29	Fehlendes Trottoir, Sichtweiten nicht gewährleistet, gefährliche Situation	Fuss
30	Unterführung hat Potenzial zur sicheren Querung der Flechsenstrasse	Fuss
31	Tempolimit wird nicht eingehalten	Fuss
32	Es fehlt eine sichere Anbindung ans Riet	Fuss
33	Anbindung Schulwegnetz an Höfe fehlt	Fuss
34	Die Parkfelder versperren die Sicht auf Fussgänger, Sichtweiten nicht gewährleistet	Fuss
35	Die Kreuzung ist gefährlich, die Pfosten werden als Ablenkung wahrgenommen	Fuss
36	Gefährliche Querung, Projekt mit neuer Querungsinsel liegt vor	Fuss
37	Das Haus versperrt die Sichtweiten	Fuss

## Velotouren Juni 2022

### Niederurnen

Schwachstellen gem. Velotouren Juni 2022

Nr.	Bemerkung	Verkehrsmittel
V1	Die Markierung fehlt bei der Querung vom Bahnhof zur Linthbrücke	Velo
V2	Veloführung unklar / ungelöst	Velo
V3	Nicht klar, wo das Velo fahren darf (Trottoir oder Strasse)	Velo
V4	Die Verengungen an der Fabrikstrasse stören den Fahrfluss	Velo
V5	Busverbindung Niederurnen Zentrum - Bilten ist schlecht	ÖV
V6	Veloinfrastruktur für gradeaus fehlt, Kreuzung wird als gefährlich eingestuft	Velo
V7	Veloführung ungelöst	Velo
V8	Trottoir wird als Radweg genutzt	Fuss
V9	Konflikt mit den Radfahrenden auf dem Trottoir und dem Fussverkehr	Fuss

V10	Viele Parkplätze auf Eternit-Areal, eine zentrale Parkieranlage prüfen	MIV
V11	Bahnhof abgelegen, S25 hält seit Dezember 2022 nicht mehr, nur noch Stundentakt durch S6	ÖV

## Oberurnen

Schwachstellen gem. Velotouren Juni 2022

Nr.	Bemerkung	Verkehrsmittel
V12	Beim PP vom Volg fehlt eine Parkplatzbewirtschaftung	MIV
V13	Die Strecke Alte Landstrasse wird für den Fussverkehr als gefährlich eingestuft	Fuss
V14	Die Schulwegsicherheit der Primarschule in der Adlerstrasse / Länderstrasse wird als ungenügend empfunden	Fuss
V15	fehlende Beleuchtung entlang Chli Linthli	Fuss und Velo

Schulwege Glarus Nord

Nieder- und Oberurnen

Situation 1:5'000

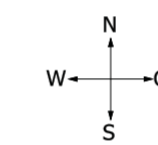
Legende

Konzeptinhalt

Bestand	Geplant	
		Schulrelevante Standorte
		Schulwege
		Schwachstellen Fuss
		Schwachstellen Fuss und Velo
		Schwachstellen Velo
		Schwachstellen Velotouren Juni 2022

Orientierender Inhalt

Bestand	Geplant	
		Hauptfusswege
		Fusswege
		Querungen
		Begegnungsbereiche
		Lücke schliessen
		Bushaltestellen
		Bahnhöfe / Bahnhaltestellen
		Übergeordnetes Strassennetz
		Wanderwege Kanton
		Mobilitätshubs
		Kerngebiete
		Entwicklungsschwerpunkte
		Baugebiete



Proj. Nr.	22092	Datum	30.03.2023
Plan-Nr.	151	Rev. Datum	
Format	630x594mm	Gez. / Gepr.	NGR

schneiter  
verkehrsplanung

